Die Mainz-Frankf... marktschiffa... im mittelalter

Richard Bettgenhaeuser

Leipziger Studien

aus dem Gebiet der Geschichte.

Herausgegeben

von

G. Buchholz, K. Lamprecht, E. Marcks, G. Seeliger.

Zweiter Band, erstes Heft:

R. Bettgenhaeuser: Die Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt im Mittelalter.

Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1896.

Die

Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt

im

Mittelalter.

Von

Richard Bettgenhaeuser.

Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1896.

Hervorgegangen aus dem historischen und dem volkswirtschaftlich-statistischen Seminar an der Universität Leipzig; Professoren Lamprecht und Bücher.

Inhaltsangabe.

Seite

Einleitung 1

I. Staatliche Verkehrsanstalten in dem römischen Kaiserreich und in den deutschen Territorien. S. 1.

II. Die Transportdienste der Grundherrschaften S. 2. — Die Entstehung regulärer Verkehrsanstalten auf deutschen Flüssen im Anschlufs an die Märkte im späteren Mittelalter S. 3 f.

Erstes Kapitel. Die Entwickelung der Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt bis 1474 5

I. Die Entwickelung der Transportorganisation . . 5

Die Marktschiffahrt auf Rhein und Main in ihrem Verhältnis zur Regelmäfsigkeit der Transportleistung und zur Zugänglichkeit für das Publikum S. 5 ff. — Die Stellung der Marktschiffahrt gegenüber der freien Schiffahrt hinsichtlich der Frage des „Bedarfs“ S. 7 f. — Die Monopolfrage bei den Marktschiffen S. 8 f.

Die Transportobjekte bei der Marktschiffahrt S. 9 ff. — Marktgüter S. 10. — Personen: Handeltreibende, Besucher der Reichsversammlungen, städt. Beamte etc. S. 10 ff. — Nachrichten (bei der Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt) S. 14 f.

Der Schifflohn bei der mittelalterlichen Schiffahrt im allgemeinen S. 15. — Bei der Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt im besondern S. 15. — „Überforderung“ des Publikums durch die Marktschiffer S 16. — Allgemeingültige Fixierung einer Maximalgrenze des Marktschifflohns durch den rheinisch-wetterauischen Landfriedensbund i. J. 1399 S. 16 f. — Festsetzung eines nur für Mainzer und Frankfurter Bürger geltenden Fahrpreises durch die Städte Frankfurt und Mainz i. J. 1413 S. 17 f. — Würdigung der städtischen Verordnung S. 18 f. — Vergeblicher Versuch einer Änderung der Bestimmungen von 1413 i. J. 1430 S. 19 f. — Fehlen eines fixierten Lohns für den Gütertransport S. 20 f. — Taxen bei der Briefbeförderung nach Mainz und andern Orten S. 21 ff.

Fixierung der Abfahrtszeiten der Mainz-Frankfurter Marktschiffe S. 23 f. — Lokalpolizeiliche Bestimmungen über die Ankunftszeit der Marktschiffe in Frankfurt S. 24 f — Ungefähre Dauer der Fahrt S. 24.

Seite

Sorge für Sicherheit der Transportleistung: Frankfurter Polizeiverordnungen S. 25 f. — Schutz gegen Raubangriffe durch Geleit u. dgl., bes. durch Ausrüstung der Schiffe mit Waffen S. 26 ff.

Unternehmungscharakter der Frankfurter Marktschiffahrt S. 29 ff. — Kosten des Betriebes: Schiffsmaterial, Motor, Bedienungspersonal S. 31 ff. — Beteiligung der Eigentümer an der Arbeitsleistung S. 33. — Ihre anderweitige Beschäftigung, bes. in der Landwirtschaft S. 34 f.

Überragende Stellung der Marktschiffahrt innerhalb des allgemeinen Schiffahrtsbetriebes in Frankfurt S. 35 f. — Entstehung der Frühschiffahrt als einer zweiten regulären Transportanstalt S. 36 ff. — Schädigung der Marktschiffahrt seitens der Frühschiffahrt durch Verschiebung der Abfahrtszeit seit 1430 S. 38. — Eingreifen des Frankfurter Rats: Regelung der Beziehungen der beiden Verkehrsanstalten durch Fixierung ihrer Abfahrtszeiten S. 38 f. — Erneute Klagen der Marktschiffer über die Frühschiffer seit den sechziger Jahren des 15. Jahrhunderts S. 39. — Tiefere Gründe für das Verhalten der Frühschiffer S. 39 f.

II. Die öffentlich-rechtlichen Beziehungen der Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt 40

Verleihung der Marktschiffe an die Stadt Mainz durch König Wenzel i. J. 1391 S. 40. — Wahrscheinlichkeit der Identität der Marktschiffe mit den früheren „Fronschiffen" S. 40 f. — Widerlegung der Bedenken gegen diese Annahme S. 41 f. — Bedeutung der Wenzelschen Verleihung S. 42. — Eingreifen des rheinisch-wetterauischen Landfriedensbundes i. J. 1399 S. 42. — Erwerbung der Hoheitsrechte über die Marktschiffahrt durch das Mainzer Erzbistum S. 43. — Charakter dieser Rechte: Bestellung der Marktschiffer, Gewähr eines dauernden Schutzes S. 43. — Erfolgloser Versuch der kurmainzischen Verwaltung, die Marktschiffahrt finanziell auszunutzen 1428, S. 44. — Verzicht des Erzbistums auf die Sorge für die wirtschaftliche Entwickelung der Marktschiffahrt S. 44. — Hervortreten der Städte Mainz und Frankfurt, ihre Verdienste für die Hebung der Marktschiffahrt S. 44 ff.

Zweites Kapitel. **Vereinigung von Markt- und Frühschiffahrt. Ausbildung beider zu territorialen Verkehrsanstalten** . . 47

I. Die Reform Kurfürst Adolfs von 1474. 47

Marktschifferordnung Kurfürst Adolfs von 1474 S. 47. — Fixierung der Abfahrtszeiten der Markt- und Frühschiffe S. 47. — Vereinigung der beiden Verkehrsanstalten S. 47 f. — Würdigung dieser Anordnung S. 48.

Weitere Bestimmungen der Ordnung Adolfs S. 48. — Bedeutung der ganzen Ordnung in rechtlicher und wirtschaftlicher Beziehung S. 49. — Unausführbarkeit der wichtigsten Bestimmungen. Tod Adolfs S. 49 f.

II. Die Weiterentwickelung der Mainz-Frankfurter Transportanstalten bis zur Mitte des 16. Jhs. . . . 50

Erneutes Eingreifen des Frankfurter Rats in die Verhältnisse der Markt- und Frühschiffahrt bes. hinsichtlich der Abfahrtszeiten S. 50. — Allmähliche Verdrängung des städtischen Einflusses durch die kurmainzische Verwaltung seit c. 1494 S. 51. — Begünstigung der Marktschiffer durch Kurmainz (gegenüber den Frühschiffern und der Stadt Frankfurt) S. 52 f. —

Seite

Vereinigung von Markt- und Frühschiffahrt i. J. 1499 S. 53. — Freigabe der Frühschiffe durch die Marktschiffer S. 53 f. — Beschränkung der regulären, mit der Marktschiffahrt verbundenen Frühschiffahrt auf die Mefszeiten durch die Marktschifferordnung von 1573 S. 54. — Weitere Bestimmungen dieser Ordnung S. 54 f. — Zurückweisung der von Frankfurt hinsichtlich der Marktschiffahrt bisher ausgeübten Rechte durch Kurmainz mit Hinweis auf den alten kurmainzischen Schutz S. 55 f. — Längerer Streit zwischen Kurmainz und Frankfurt über die Gerichtsbarkeit auf den Marktschiffen S. 56. — Übereinkommen von 1497 S 56. — Vertrag von 1584: Beendigung des Streites über die Gerichtsbarkeit auf den Marktschiffen S. 57. — Regelung der Stellung der Marktschiffer als einer Art kurmainzischer Beamten S. 58. — Staatlicher Charakter der Marktschiffahrt S. 58. — Schlufs S. 58 f.

Beilagen 61

Einleitung.

I.

Das Altertum hat, den Ergebnissen der neueren Forschung zufolge[1], entwickeltere Verkehrseinrichtungen, etwa eine Organisation des Transportwesens, wie die moderne Post, nicht gekannt. Die römische Kaiserzeit hat es zwar zu einer Staatspost mit einheitlicher Leitung gebracht; aber sie ist weder zu einem regelmäfsigen Betrieb dieser Verkehrsanstalt fortgeschritten, noch hat sie eine Benutzung derselben durch das Publikum gestattet. Der römische Cursus publicus sollte ausschliefslich den jeweiligen Bedürfnissen des Staates, der Verbindung des Centrums mit den Provinzen zu politischen, administrativen und militärischen Zwecken dienen. Gemeinwirtschaftliche Tendenzen lagen dieser Institution fern.

Das Mittelalter war nicht imstande, die Transporteinrichtungen der Kaiserzeit zu übernehmen oder diesen ähnliche von sich aus zu entwickeln. Der Zustand der Naturalwirtschaft in den ersten Jahrhunderten und der Mangel einer durchgebildeten Centralverwaltung, die sich ihrerseits wieder wechselseitig bedingten, machten dies, besonders in Deutschland, unmöglich. Erst als sich innerhalb des deutschen Reiches gröfsere und kleinere Territorien herausbildeten, die dann in einer Zeit beginnender Geldwirtschaft eine straffere Verwaltung schaffen konnten, war der Boden vorhanden, auf dem ständige Verkehrseinrichtungen erwachsen konnten.

Zur Entwickelung einer interterritorialen „Post“ in Deutschland führte erst das Streben der Habsburger nach Herstellung einer Verbindung zwischen ihren Erblanden und den Niederlanden. Auch hier ist es, wie bei der römischen Staatspost, zunächst lediglich das staatliche Interesse, welches den Anlafs

[1] Huber, Die gesch. Entw. d. modern. Verkehrs, besond. Kap. 2—5.

zu einer derartigen Verbindung zwischen den einzelnen Landesteilen gegeben hat. Aber wie in der römischen Kaiserzeit, besteht noch jetzt die Abhängigkeit des Transportdienstes von dem jeweiligen Anlafs.

Erst allmählich, im Laufe des 16. Jahrhunderts, entwickelt sich dann die Post der Thurn und Taxis zu einer regelmäfsig funktionierenden Transportanstalt mit gemeinwirtschaftlichem Charakter.

Hat nun in der That das Mittelalter derartig organisierte Verkehrsanstalten auch für staatliche Zwecke nicht gekannt, so erhebt sich doch die Frage, ob nicht, vor allem in der späteren, stadtwirtschaftlich charakterisierten Zeit, das Handels- und Verkehrsbedürfnis der Nation in kleineren Kreisen zur autonomen Bildung von regulären Transporteinrichtungen gedrängt hat.

Man weifs, dafs die mittelalterlichen Städte und geistlichen Korporationen von sich aus Botenanstalten ins Leben gerufen haben, die mit wachsender Vervollkommnung auch Privaten zugänglich wurden.

Sollten die verkehrsreichen Jahrhunderte der Blüteperiode der Städte einer ähnlichen Organisation für den Personen- und Warentransport entbehrt haben?

Die Bedingungen, unter denen derartige Verkehrseinrichtungen ins Leben treten konnten, waren vorhanden.

II.

Die Transportdienste der mittelalterlichen Grundherrschaften lasteten als Fronden auf der grundhörigen Bevölkerung[1]. Die Überschüsse an Naturalerträgen der Meierhöfe oder die fixierten Leistungen und Zinse der Grundholden wurden von diesen an die Centralstelle, unter Umständen auch auf den Markt gebracht. Ein eigenes Transportgewerbe hat hier noch keinen Platz. Die Transportleistung vollzieht sich noch ganz im Rahmen der grofsen Einzel- (Haus-)wirtschaft. Die Lieferung für den Markt spielt nur eine sekundäre Rolle. Doch ist eine gewisse Periodicität dieser Verkehrsdienste schon durch die Natur bedingt, sofern die Naturallieferungen sich jedesmal an die Ernten anschlossen.

Die wachsende Bedeutung der Märkte und die Entwickelung städtischen Lebens sind durch einen aufserordentlichen Aufschwung des Verkehrs bedingt. Es mufsten sich damit neue Formen für diesen bilden. Zugleich gingen auf dem Wege der Berufsbildung aus der Hauswirtschaft einzelne, selbständige Gewerbe hervor. Es konnte nicht ausbleiben, dafs sich für

---

[1] Lamprecht, Deutsches Wirtschaftsleben I, p. 812 ff.

die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse auch ein eigenes Transportgewerbe entwickelte. Die Märkte gaben dann, sich in der Jahreszeit an die Ernten anschliefsend, den Anlafs zur Bildung periodisch funktionierender Verkehrsdienste. Hier ist die Stelle, wo im Mittelalter sich am ehesten eine verfeinerte Transportorganisation entwickeln konnte und mufste. Am leichtesten war das möglich da, wo schon die Natur den Verkehr begünstigte, vor allem, wo mit dem Vorhandensein schiffbarer Ströme die Fahrbahn, und in der Fallkraft des Wassers, eventuell auch in der Kraft günstiger Winde, der Motor schon durch die Elemente geschaffen war. Der Transport auf nassem Wege hat ja bei Völkern auf niederer Kulturstufe immer den Vorzug vor dem Landtransport gehabt.

In Deutschland gehörten zu solchen von der Natur bevorzugten Gegenden besonders die Rheinlande[1], und speciell die so fruchtbare und städtereiche oberrheinische Tiefebene, das Kernland staufischer Königsmacht, nicht umsonst oft der oberitalienischen Ebene an die Seite gestellt[2].

Diese gesegneten Gegenden sind es, in denen, abgesehen von den Gebieten der Hansa im Norden, in der Blütezeit unserer Städteentwickelung die Pulsader des Verkehrs am stärksten schlug. Und hier lassen sich auch Transporteinrichtungen nachweisen, die, an die Märkte sich anschliefsend, zu beachtenswerten Organisationen erwachsen sind. Es sind die besonders um Mainz herum im späteren Mittelalter auftretenden Marktschiffe, und zwar handelt es sich hier um das Mainz-Frankfurter, das Mainz-Bingener und das Mainz-Oppenheimer Marktschiff; aufserhalb dieser Gegenden lassen sich ähnliche Verkehrsanstalten bis jetzt noch nachweisen in dem Neuwieder Becken (auf der Strecke Coblenz-Andernach) und wohl auch in der niederdeutschen Tiefebene (auf der Strecke Köln-Neuss)[3].

Sicher ist, dafs im 15. Jahrhundert in der Mainzer Gegend die Marktschiffe allgemein unter den Verkehrsmitteln die erste Rolle spielten und für diese Zeit als Transportmittel κατ' ἐξοχήν anzusehen sind[4].

Die vorliegende Arbeit sucht die Aufmersamkeit auf diese bisher nirgends genügend gewürdigten mittelalterlichen Ver-

---

[1] Lamprecht, l. c. II, p. 247, 249, 256, 260.

[2] Vgl. darüber Nitzsch, Deutsche Studien, p. 129 (III. Aufs.).

[3] Nach einer Mitteilung des Kölner Stadtarchivs.

[4] Das geht klar hervor aus Eintragungen des Mainzer Kaufhausbuchs aus dem 15. und 16. Jh. (Kreisarch. Würzburg, Bücher verschied. Inhalts, No. 1, fol. 29a und b, No. 3, fol. 17a). — Litteratur über unsern Gegenstand ist nicht vorhanden. Man könnte höchstens auf die Zusammenstellung einiger dürftiger und zum Teil unrichtiger Notizen bei Quetsch, Gesch. d. Verkehrswesens am Mittelrhein p. 71 ff., verweisen. Dieselben sind übrigens fast alle Lersners Chronik entnommen.

kehrsanstalten zu lenken; sie beschränkt sich jedoch im wesentlichen auf die Beschreibung blofs einer derselben, des Mainz-Frankfurter Marktschiffs. Dies ist die, soviel ich sehe, am weitesten fortgeschrittene Organisation dieser Art; auch steht hier der Forschung das Material in den Schätzen des Frankfurter Stadtarchivs am besten zur Verfügung[1]. Für die andern mir noch bekannt gewordenen Marktschiffe war ich auf einige spärliche Notizen in gedruckten Urkunden angewiesen. Diese sind in die Bearbeitung hineingezogen.

---

[1] Ich will nicht unterlassen, Herrn Archivar Dr. Jung in Frankfurt auch an dieser Stelle für sein Entgegenkommen und seine liebenswürdige Unterstützung im Frankfurter Stadtarchiv meinen aufrichtigen Dank zu sagen. Auch das Kr. A. Würzburg und das Haus- u. St. A. Darmstadt stellten mir ihr Material in dankenswerter Weise zur Verfügung.

Erstes Kapitel.

Die Entwickelung der Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt bis 1474.

I.

Die Entwickelung der Transportorganisation.

Die Anforderungen, die von unserem heutigen Standpunkt an eine verfeinerte Transportorganisation gestellt werden, sind vor allem Regelmäfsigkeit der Transportakte und Zugänglichkeit für jedermann. Sie blieben dem Altertum und dem früheren Mittelalter fremd. Für die Marktschiffe aber bildet die Vereinigung beider das Hauptcharakteristikum.

Bezüglich der Regelmäfsigkeit der Transportakte unterscheiden wir bei der Marktschiffahrt zwei Stufen. Auf der ersten handelt es sich um wöchentliche Fahrten[1]. Den Anlafs zur Einrichtung von solchen in so kurzen Perioden regelmäfsig wiederkehrenden Verkehrsdiensten boten die Wochenmärkte. Allwöchentlich fuhr, nachweisbar seit der ersten Hälfte des 14. Jahrhunderts, ein Marktschiff zwischen Coblenz und Andernach[2], zwischen Mainz und Oppenheim ein solches gegen Ende dieses Jahrhunderts[3]. Für das Mainz-Bingener Marktschiff läfst sich

[1] Von einer noch sehr primitiven Art der Marktschiffahrt, die sich an die Jahrmärkte anschlofs, wie wir sie in einem an die Zurzacher Jahrmärkte anknüpfenden gemeinsamen Transportunternehmen der Laufenburger Schiffer aus der zweiten Hälfte des Mittelalters vor uns haben, sehen wir ab. Vgl. darüber Geering, Handel und Industrie der Stadt Basel p. 185, 226.

[2] Günther. Cod. Dipl. Rheno.-Mos. III, p. 430 ff., besond. 432, No. 269, 1341; vgl. auch Lamprecht, l. c. II, 254. — Bei Günther, l. c. III, p. 492, No. 334, 1346 (nicht 1347, wie G. druckt) ist auch noch von „fremden martschaf" („schaf" ist wohl nur ein Druckfehler des C.R.M.) die Rede!

[3] Hier wissen wir sogar den Wochentag: das Schiff fuhr Freitags „gein Oppenheim zu marte und an dem samestage widder herabe." Schunk, Beyträge zur Mainzer Geschichte, 3. Bd. Mainz 1790, p. 294, 1395. — Frank, Gesch. der ehemal. Reichsstadt Oppenheim. Darmstadt, 1859, p. 118 f., Urkundenb. No. 159, p. 417, 1416; No. 209, p. 533, 1506.

für diese Stufe aus den Quellen eine genaue Bestimmung nicht entnehmen. Jedenfalls fuhr es um die Mitte des 15. Jahrhunderts regelmäfsig zum Markte[1].

Diese erste Stufe der Marktschiffahrt ist also im Gegensatz zur freien Schiffahrt durch die regelmäfsigen, aber nur periodischen Fahrten der Schiffe charakterisiert. In einem fortgeschrittenen Stadium befindet sich in unserer Zeit die Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt. Bei ihr handelt es sich um zwei Betriebe: zwei Marktschiffe befahren in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts, aus der unsere frühesten Nachrichten stammen, die Strecke, aber nicht wöchentlich, sondern täglich, das eine zu Berg, das andere zu Thal[2]. Hier ist infolge der Verdoppelung der Verkehrsanstalten und der täglichen Fahrten die Kontinuität der Verbindung gesichert: ein aufserordentlicher Gewinn für das Publikum.

Der zweite Hauptunterschied der Marktschiffahrt von der freien Schiffahrt betraf die Zugänglichkeit der Transportanstalt.

Die gewöhnlichen, gewerbsmäfsigen Schiffer waren im Mittelalter zwar stets bereit, jedermann und jedes Gut zu befördern. Im Einzelfall aber wurden sie doch nur von einer oder mehreren ganz bestimmten Personen in besonderer Übereinkunft „gedingt.“ Etwas anders stand es mit den Transportdiensten der Grundherrschaften. Sie dienten, wie wir sahen, nur dem Bedarf eben der Grundherrschaften. In analoger Weise hat es natürlich auch im späteren Mittelalter Verkehrsmittel gegeben, die blofs für den Eigengebrauch des Eigentümers, etwa eines Territorialherrn oder einer städtischen Körperschaft, geschaffen waren. So besafs z. B. der Kurfürst von Mainz ein eigenes Schiff[3], der Rat von Frankfurt im 15. Jahrhundert ein „Ratsschiff“[4]. Letzteres sollte vornehmlich die Ratsherren, die „geschickten frunde“, bei Tagfahrten an den Versammlungsort befördern[5]. Es handelte sich also hauptsächlich um Personentransport[6].

---

[1] St.A Frankf.R.S. (= Reichssachen) 4714, 1452; 4816, besond. Bl. 3, 1453.

[2] St.A.F.R.S.N. (= R.S.Nachträge) 511, 1391, und die Urkunden der Folgezeit, besonders Ges. b. 3, fol. 70a.

[3] St.A.F.R.S.N. 1320.

[4] Schon 1349 hören wir von einem solchen: F. Rechenb. v. 1349, fol. 29a. (Die Frankfurter Rechenbücher wurden zum Teil, die Frankfurter Bürgermeisterbücher zumeist nach den im Frankfurter Stadtarchiv befindlichen Kriegk'schen Excerpten benutzt).

[5] F. Rechenb. 1422/23, fol. 44b (1423, Mai 1): „ein schiff der stad zu machin, der stede frunden damide zu tage zu faren.“

[6] Die Ratsschiffe wurden auch vielfach an hervorragende Bürger zu privaten Zwecken ausgeliehen, wie etwa zum Brautlauf, oder an Fürsten und Grafen, die darum gebeten hatten, einige Male auch an den römischen König.

So 1426 an den Kurf. v. Mainz (F. Rechenb. 1426/7, fol. 43a); auch 1445 (St.A.F.R.S. 4187); 1428 „dem jungen herren von Hanauwe . . . gein Colne zu eim tornei (F. Rechenb. 1427/8, fol. 42a); 1430 dem Grafen

Ähnlich gab es in Frankfurt auch ein „gemeines schiff der gertener," auf welchem die Zwiebeln und das Kraut der Frankfurter Gärtner zu bestimmten Zeiten nach Bingen transportiert wurden. Doch besafsen die Gärtner das Schiff nicht im Eigentum, sondern sie mieteten einen Schiffer, der ihnen eine bestimmte Zeit lang ihre Produkte in seinem Schiff nach Bingen beförderte. Ein solches, wohl auf längere Zeit gemietetes Schiff hiefs das Gärtnerschiff[1]. Die Zugänglichkeit beschränkte sich also auch hier auf einen bestimmten Kreis, eine Produzentengruppe.

Anders bei den Marktschiffen. Sie sind völlig freier, öffentlicher Benutzung überlassen. Ihre ursprüngliche Aufgabe war es zwar, Personen und Güter für Marktzwecke von einem bestimmten Ort an einen andern Ort zu befördern[2]. Doch konnten sicherlich von jeher auch andere Personen und Güter auf ihnen transportiert werden. Das gilt vor allem von der Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt. Sie war schon im 14. Jahrhundert ein Verkehrsinstitut von ganz allgemeinem Charakter.

Regelmäfsigkeit der Kurse und Zugänglichkeit für jedermann sind also die hauptsächlichsten Merkmale der Marktschiffahrt. Diese ist demnach — mit andern — Worten durch Unabhängigkeit

---

Reinhard von Hanau (St.A.F.R.S. 3134). — 1439: „dem burgermeister und Monis der stede schiffe gein Mencze zur brude lihen" (F. Rechenb. 1439/40, fol. 22b). — 1444 wird ein „herthe, daof man kochet", in das Schiff getragen, „als unser herre von Colne und von Triere gen Mencze furen und darumb baden" (F. Rechenb. 1444/5, fol. 48a).

Es liesse sich noch eine ganze Reihe solcher Fälle anführen. I. J. 1494 z. B. benutzt der Markgraf Albrecht von Meifsen, Statthalter in den Niederlanden, das Frankfurter Ratsschiff auf seiner Reise nach den Niederlanden, „mit der kon. mt" bis Cöln (St.A.F.R.S. 6796, Bl. 1). — Lersner, Chronik II, 771 berichtet z. J. 1513: Ihro Kayserl. Maiest. verlangen des Raths Schiff zu leihen.

Im übrigen geben jährliche Eintragungen der Frankfurter Rechenbücher über Zahl und Beschaffenheit der Schiffe mancherlei Auskunft, vgl. z. B. im Anhang p. 82.

[1] Vgl. über d. Gärtnerschiff St.A.F.R.S. 4714, 1452; 4816, 1453; 4850, 1454; 4878, 1455. — Um 1497 fährt der Schiffer Heinrich Rietpusch das Gärtnerschiff „jerlicher in ziten, so sich gepurt" (St.A.F.R.S. 7014, 1497), vgl. auch F. Bürgermeisterb. v. 1440/1, fol. 27a, und 1472/3, fol. 36b.

Auch die Frankfurter Bender mieteten sich, nachweisbar am Ende des 15. Jhs., für den Fässertransport gemeinsam ein Schiff (St.A.F.R.S. 7014, 1497).

An dieser Stelle können auch die sog. Bruderfahrten genannt werden. Die Pilger (Brüder) pflegten sich für ihre Pilgerreise gemeinsam ein Schiff zu kaufen oder zu mieten, das sie nur für die betreffende Wallfahrt benutzten. — „Botenfahrten", d. h. Fahrten von städtischen oder andern Gesandten auf eigenen oder eigens gemieteten oder gekauften Schiffen, werden auch auf dem Rhein erwähnt (Über die besonderen Bestimmungen der Strafsburger Schifferzunft über Brüder- und Botenfahrten s. Löper, Rheinschiffahrt Strafsburgs p. 65, 170 ff. — S. auch Ochs, Gesch. v. Basel 1796, 3. Bd. 1819, p. 202.

[2] Günther, Cod. III, p. 430, No. 269, 1341. — Franck, l. c. p. 417 (Urkund. b. No. 159).

von einem besonderen „Bedarf“ im Einzelfall, durch Abhängigkeit von einem regelmäfsig wiederkehrenden Bedarf charakterisiert. Zwar schliefst sich bei den Wochenmarktschiffen der Verkehrsdienst noch eng an den Markthandel an, während bei der Mainz-Frankfurter Schiffahrt eine solche direkte Bestimmung nicht mehr vorhanden ist. Nichtsdestoweniger müssen wir auch hier von einem Bedarf sprechen; nur ist er hier täglicher Bedarf und seine Quelle nicht direkt nachweisbar, dort wöchentlicher Bedarf und rührt von dem Vorhandensein des Marktes her. Ist also ohne ein wirklich vorhandenes allgemeines Bedürfnis der regelmäfsige Betrieb der Marktschiffe undenkbar, so bringt doch eben die Regelmäfsigkeit der Kurse die Möglichkeit mit sich, dafs im Einzelfalle auch ohne „Bedarf“ gefahren werden kann. In diesem Sinne also ist der Betrieb vom Bedarf unabhängig. Diesen Gegensatz der Marktschiffahrt zur freien Schiffahrt drückt in charakteristischer Weise eine Eingabe zweier Marktschiffer an den Frankfurter Rat aus dem Jahre 1468 aus[1], worin jene mit stolzen Worten ausführen: „wie gar lobelich das geferte zuschen Franckfurt und Mentze mit zweien martschiffen, die ... als wohl ungeladen als geladen haben müssen geen von langen ziten bißher, geordent“ u. s. w.[2]. Wird dies zwar nur von den Mainz-Frankfurter Marktschiffen gesagt, so liegt doch kein Grund vor anzunehmen, dafs nicht auch bei den Wochenmarktschiffen derselbe Fall eintreten konnte.

Vielleicht sind nun die Marktschiffe gleich anfangs, um sie bei noch geringer Frequenz betriebskräftig zu erhalten, mit einem Monopol für die Beförderung zum Markt und von dem Markt ausgestattet worden. Im 15. Jahrhundert wenigstens besteht ein solches Verkehrsmonopol. Das erkennt man aus

[1] St.A.F.R.S. 5600, 1468.

[2] Allerdings einer Beschränkung sind auch diese Marktschiffe mit Rücksicht auf die Kontinuität des Betriebes unterworfen: auch sie haben sich nach den allgemeinen städtischen Gesetzen über die Heilighaltung der Sonn- und Feiertage zu richten, die im wesentlichen in Bestimmungen über die Sonntagsruhe bestehen. Kein Bürger von Frankfurt darf nach einem Gesetz von 1439 „uf die hochgezide unser lieben frauwen tage, sondage, der aposteln tage und andere heilge tage, die von alder geboden sin, bi dem banne zu fiern, keinerlei werglich arbeit tun“ u. s. w. St.A F. Edikte 26, No. 33; Ges. b. 2a, fol. 121a; vgl. auch Janssen, Frankf. Reichskorresp. I. 294, No. 508a. 1415 (vom Allerheiligentag). — Für die Marktschiffer wird noch besonders bemerkt, dafs sie an diesen Tagen nichts ausladen sollen, es sei denn, sie seien am Abend so spät angekommen, „das man iß die selbe nacht nit daruſs gearbeiden mochte.“ Aber diese Verordnungen haben sich als für die Hauptverkehrszeiten nicht durchführbar erwiesen. Im Jahre 1452 werden in einem Zusatz zu dem Gesetz von 1439 (Ges. b. 2a, fol. 121a) von der Regel ausgenommen „der messe friheid, der herbst, die erne und hauweerne.“ — Dafs übrigens auch elementare Ereignisse den Betrieb der Schiffahrt stören konnten und, besonders zur Winterszeit, regelmäfsig gestört haben, ist selbstverständlich.

einer Beschwerde des Rheingrafen vom Stein, des Eigentümers des Mainz-Bingener Marktschiffs, über das Frankfurter Gärtnerschiff (aus der Mitte des 15. Jahrhunderts). Der Schiffer des letzteren hatte auf der Fahrt nach Bingen in Mainz einen Teil seiner Fracht (Zwiebeln) aus dem Schiff an Binger Kleinkrämer verkauft und auf deren Bitte die verkauften Zwiebeln, um sie nicht durch Umladen zu schädigen, weiter mit nach Bingen, seinem Bestimmungsort, transportiert. Das nimmt der Rheingraf zum Anlafs, sich über Beeinträchtigung seines Marktschiffs zu beklagen, mit der sehr bezeichnenden Motivierung: . . . „dann darumb heißet iß und ist ein markschiff, waz zu Mentz kauft und verkauft wirt, daz iß daz vor anderen schiffen tra en und furen sal, und ist auch von alter also herkommen“ [1].

Und dieser Anspruch des Bingener Marktschiffs wird vom Frankfurter Rat und den Frankfurter Gärtnern, bezw. deren Schiffer anerkannt.

Freilich ist wohl zu bemerken, dafs von einem allgemeinen Verkehrsmonopol hier nicht die Rede sein kann. Nur der Markttransport an bestimmten Tagen wird der ausschliefslichen Beförderung durch die Marktschiffe vorbehalten. Im übrigen bleibt die Schiffahrt auf der betreffenden Strecke auch an Markttagen frei.

Wie es hinsichtlich der Monopolfrage mit der Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt ursprünglich bestellt war, läfst sich nicht mehr sicher feststellen. Sind in diesen Marktschiffen die früher zum Frankfurter Sal gehörigen Fronschiffe zu erblicken (vgl. unten Seite 40 ff.), so darf man annehmen, dafs auch sie anfänglich mit Verkehrsmonopol ausgestattet waren. Bei ursprünglich geringem Verkehr wird sich eine derartige Privilegierung als für die Erhaltung des Betriebes notwendig herausgestellt haben. Hat es aber in der That ein solches Monopol anfangs gegeben, so ist es doch allmählich bei steigendem Verkehr immer mehr abgeblafst, bis zu dem Grade, dafs sich, wie wir sehen werden, ein Konkurrenzunternehmen entwickeln konnte, welches die Existenz der Marktschiffe in dem Mafse gefährdete, dafs von den Eigentümern derselben von neuem die Gewähr eines Verkehrsmonopols auf dem unteren Main erstrebt und erreicht wurde. Doch handelt es sich der Natur der Sache nach eben nur um Ausschlufs jedes Konkurrenzunternehmens, also um ein Monopol für die reguläre Transportanstalt, nicht um Ausschlufs etwa auch der freien Schiffahrt.

Die bisher geschilderte Entwickelung liefse sich nun völlig würdigen nur bei gründlichem Eingehen auf die ihr zu Grunde liegenden allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse. Allein es ist im Zusammenhang dieser Untersuchung, die ja lediglich

[1] St.A.F.R.S. 4714, 1452, 4816, besond. No. 3, 1453.

eine transportgeschichtliche sein will, nicht möglich, auf diese Frage näher einzugehen. Eine eingehendere Würdigung würde eine genauere Untersuchung vornehmlich des Handelslebens in unseren Gegenden, und für die Mainz-Frankfurter Marktschiffe speciell, sogar der Frankfurter Messe zur Voraussetzung haben.

Hier soll nur zusammengestellt werden, was sich aus den Quellen über die Marktschiffe selber über die Natur der Transportobjekte ergiebt.

Es entspricht nur dem Charakter der Marktschiffe, dafs das Hauptobjekt der Beförderung bei ihnen Güter sind. Die Überschüsse an Naturprodukten und Gewerbeerzeugnissen einer Stadtwirtschaft und deren umliegender Landschaft sammeln sich an dem einen Ort, dem Centrum des einen Stadtgebiets, und werden von da in das Centrum eines anderen Stadtgebiets transportiert. Dort stehen sie auf dem Markt zum Verkauf aus, und auf diesem kaufen nun wieder die Eigentümer jener Waren Güter anderer Stadtwirtschaften, so dafs damit für das Marktschiff die Rückfracht gegeben ist.

In Oppenheim z. B. besteht im 14.—15. Jahrhundert ein Wochenmarkt; als Marktgüter kommen vornehmlich Wein und Getreide in Betracht. In einer Zollurkunde des Pfalzgrafen Ludwig bei Rhein von 1416[1] erscheinen daher auch „win“ und „frucht“ als Hauptfrachten des Mainz-Oppenheimer Marktschiffs für die Thalfahrt.

Indessen kann man wohl annehmen, dafs die Eigentümer der Güter oder ihre Beauftragten zum Zwecke des Verkaufs auf demselben Schiff mit zum Markt fuhren[2]. Das scheint sich mit Sicherheit auch aus dem Zusammenhang einer Kurkölner Urkunde für Andernach von 1341[3] zu ergeben, worin ein Abschnitt das Coblenzer Marktschiff erwähnt. Hier werden als Güter, die von Andernacher Kaufleuten tonnen- oder fafsweise nach Coblenz auf den Markt gebracht werden, Heringe und Bücklinge genannt — gesalzene Fische gehörten ja zu den häufigsten Objekten des mittelalterlichen Grofshandels. Die Zollbelastung soll davon abhängen, ob die Fische in Coblenz im Detailverkauf oder engros abgesetzt werden. Der Schiffer wird angewiesen, hierüber „treue Wacht“ zu halten.

Für das Bingener Marktschiff ist auf die schon zitierte allgemeine Bestimmung von 1452 zu verweisen.

Die Mainz-Frankfurter Marktschiffe befinden sich in der Zeit, in der sie uns zuerst in den Quellen begegnen, schon in einer Periode, wo die Personenbeförderung eine überragende

---

[1] Franck, l. c. Urkund. b. p. 417, No. 159.

[2] Bezeugt ist die Begleitung der Eigentümer der Waren z. B. auch beim Frankfurter Gärtnerschiff (St.A.F.R.S. 7014, 1497).

[3] Günther, Cod. III, 432, No. 269, 1341.

Rolle spielt. Wir dürfen aber annehmen, dafs in einer früheren Zeit die Verhältnisse denen der andern Marktschiffe analog waren, so dafs der Gütertransport mehr hervortrat. Es liegt schon deshalb nahe, dies anzunehmen, weil doch gewifs die Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt ihre reichste Förderung den Frankfurter Messen verdankte und in Mefszeiten der Warenverkehr auch noch in späterer Zeit von überwiegender Bedeutung war.

An dieser Stelle sei die freilich naheliegende Vermutung ausgesprochen, dafs eine so regelmäfsig und sicher funktionierende Verkehrsorganisation sich zuerst in den Mefszeiten ausgebildet und dann allmählich mit wachsendem Verkehrsbedürfnis auch auf die übrigen Jahreszeiten ausgedehnt hat.

Die bei weitem gröfste Zahl der Passagiere der Mainz-Frankfurter Marktschiffe bestand natürlich aus Frankfurter und Mainzer Bürgern [1 2 3]. Von letztern wissen wir sicher, dafs sie in grofser

---

[1] St.A.F.R.S. 1191 a, 1410; 1374, Bl. 4, 1413.

[2] Über den Beruf der regelmäfsigen Passagiere der Marktschiffe aus Frankfurt und Mainz sind wir — sehen wir von den Beamten der beiden Städte ab — nicht in der Lage, näheres mitzuteilen: Könnte man auf Grund der Quellen zu gesicherten Resultaten in dieser Frage gelangen, so würde man zweifellos einerseits interessante Aufschlüsse über die wirtschaftlichen Beziehungen von Frankfurt und Mainz, anderseits einen wichtigen Beitrag zur Frage der Frequenz der Marktschiffe erhalten. Nur ein einziges Mal fanden wir in den Quellen nähere Angaben über die Passagiere, in einer Zusammenstellung von Personen — Frankfurter Bürgern, — die bei Gelegenheit des Mainzer Bistumsstreits im Juni 1462 von dem Grafen von Honstein gefangen genommen wurden. Man kann aus diesem einen Fall selbstverständlich keine allgemeineren Resultate ziehen; immerhin wird die Aufstellung zur gröfseren Veranschaulichung beitragen.

Genannt werden (in St.A.F.R.S. 5293, Fasc. 71, Bl. 180, 1462, Sept. 23): Henne und Junghenne von Rodau lower, gebrudere; Peter Herbst, Herthe Huser, Clas zum Horne, Peter budeler, Niclas scherer of dem Kornmart, Arnold Flade kangifser, Hans von Cleen, Herman zimmerman, Heincz Stolcz zimmerman, Concz Dubchin bermenter, Henne kupper, Sorge messersmid, Niclas Stulter, Heile ferbersknecht, Frider. ringler, Hans Eichler, Peters zum Wolffe knechte, Jeckel bederknecht zum Wyssen (zus. 20). — Aufserdem wurden bei einer andern Gelegenheit gefangen genommen (anscheinend im Frühschiff des Henne Riepusch): Hans Koefs hudemecher, Henne Riepusch fischer, Henne und Hancz, sine sone, Concz von Zelle, Wernher ferber, Heincz wollensleger, Henchin schiffknecht, Hans schiffknecht. (Vielleicht sind die beiden Letztgenannten die im Juni 1462 gefangenen Marktschiffknechte: die zu verschiedenen Malen gefangen genommenen Frankfurter Bürger sind in der Urkunde nebeneinander genannt.)

Endlich wurden in demselben Jahre einmal im Marktschiff einer „kranken unvernunftigen frauwen ire hulle, ein corellenpaternoster, zwen mannesmentel, Johan Humbr*echt* zwene versigelte br*iefe*, Johan selzer zwei stucke fisches und andere gerede genomen."

Es ist das einzige Mal, wo wir genaueres über den Beruf der Passagiere erfahren. — Wir haben es fast nur mit Gewerbetreibenden zu thun: Loher, Ferber, Wollenschläger, Beutler, Hutmacher, Pergamentmacher, Ringler, Messerschmied, Kannengiefser, Zimmerleute, Scherer, Bader, Fischer, Selzer und ein Bote treten auf.

Manche interessante Einzelheiten bringt uns noch die im Anhang mitgeteilte Verlustliste.

Man könnte versucht sein, aus diesen Angaben auf einen stärkeren Verkehr von Frankfurter Gewerbetreibenden nach Mainz zu schliefsen. Und eine solche Annahme würde noch bekräftigt werden, wenn man das, was wir sonst von den Gewerbetreibenden von Mainz und Frankfurt wissen, hinzuzieht.

In Frankfurt hat sich seit der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts das Gewerbe im eigentlichen Sinne aufserordentlich entwickelt. Nach Bücher (Bev. v. Frankf., p. 413 ff.) entfielen unter den Neubürgern in den Jahren 1311—1500 von je 100 dem Berufe nach bekannten Personen auf die Gewerbe durchschnittlich 74,7, in der Zeit von 1351 1400 80,5. Vor allem zeichneten sich Metallindustrie, Wollen- und Leinenweberei, Lederfabrikation und Lederverarbeitung durch eine erstaunliche Höhe derBeteiligung und durch eine grofse Specialisation aus.

Vergleichen wir damit die Ansetzung Hegels (Verfassungsgesch. von Mainz, Anhang, in den Städte-Chron. 18, Abt. 2, p. 188 ff.) über Mainz.

Nach Hegel „ermangelte Mainz jeder Art über das notwendige Bedürfnis hinausgehenden Gewerbebetriebes. Die Nahrung der Stadt bestand seit alter Zeit hauptsächlich auf Weinbau, Landbau und Obstzucht (vgl. auch Köhne, der Ursprung der Stadtverfassung in Worms, Speier und Mainz, p. 9 f., in Gierkes Untersuchungen 31: d. Vf.). Wie es aber sonst mit dem Gewerbebetrieb bestellt war, ersieht man aus dem Handwerkerverzeichnis von 1475, welches Schunk (Beiträge zur Mainzer Geschichte, I, 57) aus einer gleichzeitigen Handschrift mitgeteilt hat. Es geschah nämlich gleich nach dem Ableben des Kurfürsten Adolf, dafs das Domkapitel bis zur Wahl des Nachfolgers von allen Bürgern der Stadt den Eid der Treue leisten liefs. Diesen Eid schwuren am 3. und 4. Oktober 1475: 28 Hecker, d. i. Weinhacker, Weinbauer (Lexer W. B.), 36 Bader, 8 Fafsbinder (doliatores), 33 Schuster, 47 Weinschröter und Kercher d. i. Karrenfahrer, 37 Gärtner, 38 Schmiede, 2 Metzger, 13 Steinhauer und Zimmerleute, 28 Fischer, 6 Steuerleute, 31 Schiffer, 29 Goldschmiede, 28 Bäcker, 16 Kürschner und Lederer (cerdones), 26 Loher und Weifsgerber, 36 Weber, 25 Krämer (mercatores), 40 Schneider, 36 Sackträger und Mütter (modiatores) und 13 unzünftige Bürger (cives qui non sunt sub fraternitatibus) — im ganzen 556 (nicht 566 wie Schunk zählt)."

Hegel fügt dem selbst hinzu, und Höniger (Westd. Z. Bd. 3, p. 61 ff.) hat es nochmals betont, dafs diese Zahlen nicht als vollständig anzusehen sind. „Man kann sie darum", fährt Hegel fort, „auch nicht geradezu mit den weit gröfseren Zahlen in Nürnberg vom J. 1363, oder in Frankfurt vom J. 1387 vergleichen. Immerhin lassen sich aus denselben einige Schlüsse bezüglich der vorzugsweise in Mainz betriebenen Gewerbe und der geringen Entwickelung anderer ziehen. So kommen in gar keinen Vergleich die 36 Weber in Mainz mit den 312 Wollen- und 52 Leinewebern in Frankfurt a. M. . . . ."

Könnte man nach diesen Bemerkungen Hegels auch annehmen, dafs Mainz in gewissen Industrien seinen Bedarf in Frankfurt gedeckt hat, und dafs Handwerker von Frankfurt vielfach zur Aushülfe in Mainz thätig waren, so ist doch die ganze Zusammenstellung zu unsicher und unvollständig, um daraus irgend welche gesicherte Schlüsse ziehen zu können.

[3] Zu den regelmäfsigen Besuchern der Frankfurter Wochenmärkte sind übrigens auch die Bewohner von Castel und Costheim bei Mainz zu rechnen (Bücher, l. c. p. 501). Sie konnten kein bequemeres und billigeres Verkehrsmittel als die Marktschiffe haben. Nochmehr dürften die zwischen Frankfurt und Mainz liegenden Mainorte in Betracht gekommen sein. Leider wissen wir aber nicht, ob die Marktschiffe aufser in Höchst noch irgendwo anhielten.

Anzahl nach Frankfurt zur Messe kamen[1]. Während dieser kam es wohl auch am häufigsten vor, daſs der Gütertransport die Personenbeförderung überwog[2].

Nächst den Messen waren es besonders die zahlreichen Reichsversammlungen der Reichswahlstadt Frankfurt, die einen starken Verkehr auf dem Main mit sich brachten[3]. Dabei wurden auch die Marktschiffe in Anspruch genommen. Einige Male sind sie von deutschen Königen, die natürlich auf den besten und gröſsten der vorhandenen Schiffe zu fahren wünschten, für die Strecke von Frankfurt nach Mainz benutzt worden[4]. Dazu kommen noch die häufigen Reisen und Botschaften der Mainzer und besonders der Frankfurter Ratsherren und städtischen Beamten, wie der Schreiber und der Boten. Man könnte einwenden, daſs für solche Zwecke wenigstens Frankfurt ein eigenes Ratsschiff besaſs. Aber dies wurde doch nur zu gröſseren Tagfahrten verwandt, unter starker Beteiligung der Ratsherren. Für Reisen einzelner weniger Gesandten wurden die groſsen Kosten nicht aufgewendet. (Daher konnten die Ratsschiffe auch oft ausgeliehen werden, wobei natürlich die Aufwendungen für Schifferlohn, für Pferde und dergleichen dem jeweiligen Benutzer zufielen). Sodann benutzte man die eigenen Schiffe meist nur für weitere Fahrten, die längere Zeit in Anspruch nahmen, sodaſs man in der Zwischenzeit in Frankfurt auf andere Verkehrsgelegenheiten angewiesen war[5].

Unter diesen Umständen ist eine häufige Benutzung der Marktschiffe — als der besten Transportmittel zwischen Frankfurt und Mainz — durch die städtischen Gesandten von vornherein anzunehmen. Sie wird in den Quellen auch öfter ausdrücklich bezeugt[6]. Von den städtischen Beamten ge-

---

[1] St.A.F.R.S. 1374, Bl. 4, 1413.

[2] Die Eigentümer der Waren fuhren übrigens nicht immer selbst mit zur Messe, sondern es kam auch vor, daſs sie „dorch andere" handelten. St.A.F.R.S. 3441, 1435.

[3] Vgl. z. B. über die Zahl der Teilnehmer der Reichsversammlung von 1486. Janssen, F.R.K. II, p. 416 ff.

[4] So von Sigmund auf der Reise zum Constanzer Konzil (F. Rechenb. v. 1414/5, fol. 57 b) im Dezember 1414; und i. J. 1442 von König Friedrich III. (Janssen, F.R.K. II, p. 48, No. 72).

[5] Das ergiebt sich aus mannigfachen Angaben der Frankfurter Rechenbücher unter „Zerunge."

[6] So 1399, wo des „rads frunde" . . . . „gein Mentze furen und uf dem Meyne sie und ander lude Bechtr*am* und Walther von Velwil genodiget hatte" (F. Rechenb. v. 1399/1400, fol. 70 b). Auch im Jahre 1415 wollen vier Frankfurter Abgesandte von Mainz nach Frankfurt mit dem Marktschiff fahren (Janssen, F.R.K. I, 294, No. 508.

Ähnliche Notizen über Fahrten der „rads frunde" im Marktschiff haben wir unter andern noch von 1452 (F. Bürgermeisterb. 1452/3, fol. 58 a) und 1495. In dem Frankfurter Rechenbuch von 1495/6 (fol. 108 a) findet sich eine Ausgabe von 15 ß 2 h. verzeichnet, „den rats frunden in

hörten zu den häufigsten Passagieren der Marktschiffe die Schreiber[1], die nicht nur bei jeder gröfseren Reise der Gesandten notwendig mitgenommen werden mufsten, sondern auch sehr häufig allein abgeschickt wurden, wo es sich blofs um Schreiberdienst handelte — und die städtischen Boten. Die letzteren besitzen im 15. Jahrhundert das Privileg, umsonst mit den Marktschiffen fahren zu dürfen[2].

Diese Befreiung der Frankfurter Boten von dem Transportpreis hängt vielleicht mit einer andern Form der Benutzung der Marktschiffe zusammen. Der Rat liefs nämlich vielfach seine Briefe durch die Marktschiffer oder deren Knechte gegen Entgelt mainabwärts befördern.

Diese Erscheinung begegnet uns zuerst 1411; sie bleibt dann im 15. Jahrhundert bestehen[3]. Möglich ist, dafs der Rat hierbei ein Geschäft machte, indem er die Briefbesorgung durch die Schiffer nur unter der Bedingung zuliefs, dafs die Boten, die gewerbsmäfsigen Überbringer von Briefen, von dem Schifflohn befreit wurden.

Mit der Benutzung der Marktschiffe als Briefpost tritt zu dem Personen- und Gütertransport der Nachrichtendienst. Die wichtige Frage, ob derselbe auch für Private zugänglich war, läfst sich aus den Quellen direkt nicht beantworten. Aber es würde dem ganzen Charakter der Marktschiffe widersprochen haben, wenn sie die Privatbenutzung ausgeschlossen

dafs martschiff fur spise, als sie gein Worms zu der ko. ma. ußgefertiget worden sin." —

Im Ratsschiff befand sich zeitweilig ein Kochherd (F. Rechenb. 1427/8, fol. 38a; vgl. auch S. 7 Anm. 6); an einer Stelle wird Mitnahme eines Koches erwähnt (F. Rechenb. 1394/5, fol. 52b).

Aus der zitierten Stelle ergiebt sich direkt, dafs die Frankfurter Gesandten die Marktschiffe auch für Reisen über Mainz hinaus (bis Worms) benutzten. In sehr grofsem Umfang läfst sich das aus der Abteilung „Zerunge" der Frankfurter Rechenbücher nachweisen. Dort wird bei gröfseren Reisen, die zu Schiff gemacht wurden, fast immer der Schifflohn besonders erwähnt. Wo dieser nun — und das geschieht in den meisten Fällen — bei Fahrten über Mainz hinaus ausdrücklich blofs für die Strecke von Mainz etwa bis Bingen und zurück angegeben ist, läfst sich mit Sicherheit schliefsen, dafs von Frankfurt bis Mainz und zurück das Marktschiff benutzt wurde. Der kleine Betrag für die Beförderung im Marktschiff verdiente nicht aufgeführt zu werden gegenüber den grofsen Summen der ganzen Reiseausgabe, die nie genauer detailliert werden, wogegen die Kosten der Mietung eines „eigenen" Schiffs für die Route über Mainz hinaus, weil sie einen sehr bedeutenden Posten in der Gesamtausgabe machten, besondere Erwähnung finden (vgl. über den Schifflohn den Anhang S. 104).

[1] Hier ist gleichfalls auf die Eintragungen der F. Rechenbücher unter „Zerunge" zu verweisen.

[2] „Mit den mertschiffluden ridden, die boden fri zu laißen als von alder" F. Bürgermeisterb. 1457/8, fol. 17a. Vgl. auch St.A.F.R S. 7018, 1497.

[3] Die Notizen über die amtliche Benutzung der Marktschiffe als Briefpost finden sich in den Frankfurter Botenbüchern (den Aufzeichnungen des jüngeren Bürgermeisters).

hätten — sofern natürlich das Bedürfnis darnach vorhanden war. Die Marktschiffe dienten eben nicht und auch nicht hauptsächlich politisch-administrativen Zwecken eines staatlichen Gemeinwesens, sondern ihre Aufgabe bestand darin, das Verkehrsbedürfnis des Publikums und insbesondere des handeltreibenden Publikums zu befriedigen. So möchte ich aus dem Mangel jeglicher Nachrichten über die Benutzung der Marktschiffe als Briefpost seitens Privater mit nichten den Schlufs ziehen, dafs eine solche Benutzung thatsächlich nicht stattgefunden hat.

In der Vereinigung von Personen, Güter- und Nachrichtenbeförderung haben die Mainz-Frankfurter Marktschiffe eine Vollendung der Transportorganisation erreicht, wie sie in der damaligen Zeit unerhört war. Für gröfsere Gebiete konnte man auf diese Stufe nur langsam im Laufe der neuzeitlichen Entwickelung der Post gelangen.

Dieser fortgeschrittenen Stellung der Marktschiffe in Bezug auf die Natur der Transportobjekte entsprechen die Verhältnisse des Transportpreises bei ihnen. Es handelt sich hier in erster Linie um die Fixierung und Unifizierung desselben.

Der Schifflohn wurde im Mittelalter bei der gewöhnlichen, der sogenannten freien Schiffahrt im Akkord [1], — wobei indessen bestimmte Regeln und Grundsätze gewifs immer als Grundlage dienten —, oder von einer höheren Gewalt, wie etwa von städtischen Behörden, einseitig festgesetzt [2].

Er mufste meistens ein relativ hoher sein; für den Schiffer, der keine regelmäfsigen Fahrten unternahm, kam bei der Preisbestimmung der Wegfall jeder Einnahme aus seinem Gewerbe in der Zeit, in der er keine Beschäftigung fand, sowie die Kosten für Instandhaltung seines Betriebskapitals und seiner Fahrzeuge und für Unterhaltung seiner Knechte und Pferde in dieser Zeit in Betracht. Wie viel niedriger konnte demgegenüber der Transportpreis bei regulären, jedermann zugänglichen Verkehrsanstalten sein, wo sich zudem noch die Aufbringung des Lohns für den Schiffer auf eine gröfsere Zahl von Personen verteilte! Hier war eine bedeutende Erleichterung für das Publikum in finanzieller Beziehung ermöglicht.

---

[1] S. hierüber die Statuten der Schiffleutzunft in Strafsburg von 1446 bei Löper, l. c. p. 148 ff., besond. p. 153, 168. Über d. Jahr d. Festsetzung der Statuten p. 46, 64 f. — Man vergleiche auch die Ausgaben der Frankfurter Gesandten für Schifflohn im Anhang (S. 104).

[2] So in Basel für die Schiffahrt zu Thal, vornehmlich nach Strafsburg. Die Taxe für Mietung eines ganzen „Gefährts" nach Strafsburg betrug 4 Gulden, bis Breisach 2 Gulden; „für eine Person nach Strafsburg zu führen drey Schilling" etc. Ochs, l. c. III, p. 202.

Freilich, so lange die Festsetzung des Preises hauptsächlich in den Händen der Schiffer lag, stellten sich diese der im Interesse des Publikums liegenden Tendenz nach immer weiterer Verbilligung energisch entgegen. Erst als von seiten einer höheren Gewalt hier eingegriffen wurde, konnte das allgemeine Interesse über das besondere der Schiffer siegen.

Wir können diese Entwickelung bei der Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt genau verfolgen. Es handelt sich dabei naturgemäfs um den Fahrpreis für Personen.

Unsere Marktschiffe waren in unserer Zeit in ihrem Betriebe rein private Transporteinrichtungen[1]. Die Schiffer waren anfänglich durch niemand in der willkürlichen Festsetzung des Lohnes — abgesehen natürlich von dem Publikum — beschränkt worden. Das Publikum aber bedurfte einer regelmäfsigen Transportverbindung und war darum in gewisser Hinsicht von der Willkür der Schiffer abhängig. Es wurden daher, obwohl der Schifflohn natürlich immer noch bedeutend geringer war als bei der freien Schiffahrt, doch Klagen laut über „Beschwerung" mit dem Fahrpreis[2]. Die Schiffer nutzten eben die Gunst der Lage aus. Wurde anderswo über den Preis akkordiert, konnten hier die Marktschiffer ihn einseitig bestimmen.

Hier war die Stelle, wo das öffentliche Interesse den lebhaftesten Anteil an der Entwickelung der Marktschiffahrt nahm; und hier griff daher auch die öffentliche Gewalt ein. Zunächst keine geringere als die des deutschen Königs.

König Wenzel verlieh im Jahre 1391 die beiden Mainz-Frankfurter Marktschiffe der Stadt Mainz, auf dafs sie darauf achte, dafs die Passagiere „von den schiffleuten mit dem lohne nicht beschwert werden"[3].

Kraft welchen Rechts Wenzel diese Verleihung vornehmen konnte, wird später zu erörtern sein. Hier interessiert uns nur die Thatsache, dafs er für das Interesse des Publikums im Gegensatz zu den Schiffern eintrat, indem er der Stadt Mainz auftrug, willkürlicher Lohnfestsetzung derselben entgegenzutreten.

Ob und in welcher Weise Mainz diese Aufgabe zu lösen versuchte, wissen wir nicht.

Erfolg versprechen konnten jedenfalls nur positive Mafsregeln, d. h. Fixierung eines Maximalpreises oder eines festen Fahrpreises für die Benutzung der Marktschiffe. Den ersten Weg schlugen im Jahre 1399 die Mitglieder des rheinisch-wetterauischen Landfriedensbundes vom Jahre 1398 ein[4].

---

[1] Darüber näheres auf S. 29 ff.

[2] St.A.F.R.S. N. 511, 1391.

[3] ibid.

[4] Über den Landfriedensbund s. Deutsche Reichstags-Akten III, 31, No. 15.

Die Klagen des Publikums über die Höhe des Transportpreises auf den Marktschiffen scheinen nicht aufgehört zu haben. Der Landfriedensbund stellte sich die Aufgabe einer positiven Sorge für die Wohlfahrt und betrachtete die Erleichterung des Verkehrs in seinem Gebiete als zu seiner Kompetenz gehörig. Er bestimmte daher, dafs für die Dauer des Landfriedens die Schiffleute in den beiden Marktschiffen „von eime menschen nit me nemen zu einer fart dann zwelf alde heller, iz si zu berge odir zu dale; minre mogent sie wol nemen“ [1].

Damit war eine Maximalgrenze des Fahrpreises festgesetzt, und zwar für Berg- und Thalfahrt gleichmäfsig.

Jeder Verstofs gegen diese Verordnung sollte vom Landfriedensgericht bestraft werden.

Aber der Landfriedensbund von 1398 löste sich sehr bald auf[2]. In den ersten Jahren des 15. Jahrhunderts spielte er schon keine Rolle mehr. Immerhin scheint seine Einwirkung auf die Bestimmung des Marktschifflohns nicht vergeblich gewesen zu sein. Wir hören erst im Jahre 1413 wieder von Klagen in dieser Richtung. Und bezeichnenderweise wird jetzt von „ubernemen“ gesprochen[3], wobei doch stillschweigend an einen bestimmten Satz, über den eben hinausgegangen wird, gedacht wird.

Jetzt treten die Städte Mainz und Frankfurt in den Vordergrund; sie vereinigen sich zu gemeinsamem Vorgehen.

Im Juni des Jahres 1413 schlägt der Rat von Mainz dem von Frankfurt vor, den Marktschiffern „hefteclich“ zu sagen, dafs sie von den Bürgern und Hintersassen beider Städte — „von eime mentschen, daz zu sinen dagen kommen were“ — für die Bergfahrt zwölf alte Heller, für die Thalfahrt neun Heller „und nit me“ nehmen sollten[4]. Dieser Vorschlag wird noch im August desselben Jahres zu einer Verordnung mit ausführlichen Bestimmungen erweitert[5]. Die genannten Sätze werden beibehalten. Ausnahmen werden gestattet nur bei besonderen elementaren Hindernissen der Schiffahrt, bei Hochwasser und Treibeis. Dann dürfen die Schiffer höheren Lohn nehmen, aber nur nach vorher eingeholter Erlaubnis der Bürgermeister

---

[1] St.A.F.R.S. 600, 1399. (Undatierte Abschrift von Bestimmungen des Landfriedensbundes, in denen von Landfriedenszöllen, Schifflohn der Marktschiffe und von den „Gefangenen“ der Burg Tannenberg gehandelt wird. Die Einnahme dieser Burg erfolgte im Juli 1399 (Hefner und Wolf, Burg Tannenberg, Frankfurt a. M. 1850. Urk. 38 f, p. 59 ff. — Regest. d. Pfalzgr. a. Rhein I, p. 363, No. 5980, 5982). In diese Zeit wird daher auch die (zu Frankfurt abgehaltene) Versammlung der Abgeordneten der Bundesmitglieder zu setzen sein, in der jene Bessimmungen getroffen wurden.)

[2] Deutsche Reichst.-Akt. V, 624, No. 3.

[3] St.A.F.R.S. 1358, 1413, Juni 17.

[4] wie vorige Note.

[5] St.A.F.R.S. 1374, Ges. b. 2a, fol. 98b; 3, fol. 70a—b.

von Mainz oder Frankfurt. Bei jeder Übertretung dieser Ordnung haben die Schiffer oder ihr Gesinde der Stadt, deren Bürger sie überfordert haben, für jede einzelne Person eine Bufse in der Höhe eines rheinischen Goldguldens zu zahlen.

Sehen wir von den hier geltend gemachten rechtlichen und hoheitlichen Ansprüchen, auf die später noch zurückzukommen sein wird, ab, so bezeichnet diese Verordnung vom 10. August 1413, welche am Tage Assumptionis Mariae (August 15) in Kraft treten sollte[1], vom Standpunkt transportgeschichtlicher Entwickelung in Einer Beziehung einen Rückschritt gegen die Bestimmung des Landfriedensbundes von 1398. Damals sollte die festgesetzte Maximalgrenze für alle Passagiere Geltung haben, der jetzt von den Städten festgesetzte Fahrpreis dagegen nur für die Mainzer und Frankfurter Bürger und Hintersassen.

Der Landfriedensbund, der eine Mehrzahl von Territorien und Städten umfafste, hatte allgemeinere Interessen im Auge; die Kommunen Mainz und Frankfurt erstrebten in echt städtischer Selbstsucht vorteilhafte Bedingungen nur für ihre eigenen Bürger. Doch werden wir sehen, dafs wenigstens bei Frankfurt sich der wirtschaftliche Horizont in dieser Beziehung bald erweiterte. — Andererseits schliefst der Inhalt dieser Verordnung doch einige fortschrittliche Momente in sich. Der Lohn ist für die Berg- und Thalfahrt nunmehr verschieden normiert, und zwar wieder im Sinne der Verbilligung, aber augenscheinlich in einem gerechten Verhältnis. Sodann sind die fixierten Sätze durchaus als eigentliche Fahrpreise gedacht[2], nicht als Maximalgrenzen (wie 1399)[3].

Endlich steht hinter der Verordnung von 1413 eine andere politische Macht als hinter der von 1399, eine Macht, die jede Übertretung leicht zu ahnden vermochte, und die, weil sie nicht für den Moment geschaffen, sondern eine konstante war, auch ihren Verordnungen die Gewähr längerer Dauer verlieh.

Erwägt man dann noch, dafs faktisch die Frankfurter und Mainzer Bürger für den gröfsten Teil des Jahres das Hauptkontingent der Passagiere stellten, sodafs praktisch der Fahrpreis nahezu doch ein allgemeingültiger war, so wird man sich der Vorstellung nicht verschliefsen können, dafs das Eingreifen der beiden, vornehmlich in Frage kommenden Städte für die verkehrswirtschaftliche Bedeutung der Marktschiffe nur vorteilhaft gewesen ist.

Für die Schiffer freilich bedeutet es eine Art von Vergewaltigung. Sie gaben sich daher mit der städtischen Ver-

[1] St.A.F.R.S. 1374, Bl. 1.

[2] Besonders St.A.F.R.S. 1358.

[3] Diese waren indessen auch wohl schon durch die Praxis zu einem wirklichen Fahrpreis geworden.

ordnung auch nicht gleich zufrieden. Sie beklagten sich bei dem Erzbischof von Mainz über die „minnerung des lones“ [1], haben aber keine Änderung zu erzielen vermocht, obwohl der Kurfürst sich für sie beim Frankfurter Rate verwandte. Frankfurt beruft sich in seinem Antwortschreiben an den Erzbischof auf altes Herkommen, mit der bekannten Formel „als is auch von alder gewest is.“ Welchen Wert man aber auf diese Redensart zu legen hat, erkennt man aus einem Schreiben des Frankfurter Rates an die Stadt Mainz, worin jener geradeaus von der „minnerunge“ des Lohnes spricht, „des ir und wir von unser beider stede und burgere wegin ubirkommen sin [2].“

Im folgenden Jahre, in der Meſszeit, wird den Marktschiffern die Bestimmung nochmals eingeschärft [3] und so im Laufe des 15. Jahrhunderts noch öfters. Es konnte nicht ausbleiben, daſs hin und wieder die Schiffer mehr forderten, als sie sollten; aber die Passagiere versäumten nicht, sofort bei der städtischen Behörde Klage zu erheben, die dann auch stets Berücksichtigung fand. So enthält das Frankfurter Bürgermeisterbuch von 1447/8 (1448, März 12) [4], die Notiz: „mit den schiffluden zu reden, zu nemen weselichen und als von alter und den luden wiedergeben, die das fordern.“ Im Jahre 1451 bittet Mainz wegen Klagen einiger Bürger über Überforderung den Rat von Frankfurt um eine Abschrift der Ordnung über den Lohn „uns wissen darnach zu richten“ [5]. Im Jahre 1452 werden die Frankfurter Bürgermeister zu den Marktschiffern geschickt, um „ernstlich“ mit ihnen zu reden, „von des ubernemens wegen des rads frunde und andere“ [6].

Bei diesen gütlichen Ermahnungen scheint es im allgemeinen geblieben zu sein; von Anwendung der scharfen Bestimmung über die Erhebung von Buſsen erfahren wir nichts.

Eine Änderung des Fahrpreises ist von Seiten der Städte nicht herbeigeführt worden; wohl aber einmal angeregt. Im Jahre 1430 machte der Frankfurter Rat dem Mainzer den Vorschlag, zu verordnen, daſs die Marktschiffer in Sommer- wie Winterzeit von jedem Passagier, gleichviel ob Bürger oder Fremder, 12 Heller für die Thal- und 18 Heller für die Bergfahrt nehmen sollten. Doch jedermann solle vorbehalten sein, mit den Schiffern näher akkordieren zu dürfen. Ausgeschlossen von diesen Bestimmungen sollten die Meſszeiten sein, aber nur für Fremde [7].

---

[1] St.A.F.R.S. 1374, Bl. 2—4, 1413.
[2] ibid. Bl. 4.
[3] St.A.F.R.S. 1431 a—b.
[4] fol. 77 b.
[5] St.A.R.F.S. 4662.
[6] F. Bürgerm. b. 1452/3, fol. 58 a.
[7] St.A.F.R.S. 3142, 1430, Aug. 10.

Diese Vorschläge werden im Anschlufs an einige, durch die Räte von Mainz und Frankfurt zu erledigende Beschwerden der Marktschiffer über die Frühschiffer vorgebracht (vgl. S. 38); in demselben Schreiben, in dem Frankfurt diese Klagen erörtert — und zwar durchaus zu Gunsten der Marktschiffer —, finden sich die erwähnten Propositionen. Die Vermutung liegt nahe, dafs auch sie der Beschwerdeschrift der Schiffer entnommen sind. Nur dann wird die vorgeschlagene Erhöhung der Fahrtaxe und die Gleichsetzung der Bürger von Mainz und Frankfurt mit den Fremden verständlich. Letztere würde natürlich wieder einen Schritt zur Vervollkommnung unserer Transporteinrichtungen bedeutet haben, wenn sie auch für Mefszeiten wegfiel.

Der Vorschlag ist niemals Wirklichkeit geworden. Für solche allgemeine verkehrswirtschaftliche Wohlfahrtsbestrebungen hatte die damalige Zeit noch wenig Verständnis. Ihr ökonomisches Denken erschöpfte sich in den Grenzen stadtwirtschaftlicher oder territorialwirtschaftlicher Tendenzen. Städten aber wie Territorien lag zunächst nur der Nutzen ihrer Bürger und Unterthanen am Herzen. Ihnen vor allem sollten auch ihre Verkehrseinrichtungen zum Vorteil gereichen. An Fremde dachte man erst in zweiter Linie; so etwa Frankfurt mit Bezug auf seine Messebesucher[1], wobei aber doch schliefslich immer nur der eigene Nutzen den Ausschlag gab.

So wird es wahrscheinlich, dafs die Anregung zu einer gleichen Behandlung aller Fahrgäste hinsichtlich des Fahrpreises nicht vom Frankfurter Rat ausging, sondern von den Marktschiffern. Diese waren von ihrem Standpunkt aus am ehesten imstande, den Vorteil der Taxgleichheit für alle Passagiere su ermessen. Aber durchzudringen vermochten sie nicht. Die alte Ordnung hat sich durch das ganze 15. Jahrhundert hindurch erhalten — wir sehen von der vorübergehenden Änderung von 1474, auf die später einzugehen ist, hier ab —; 1451 wird in Frankfurt beschlossen, die Marktschiffer „das gesetze von der burger schifflon lassen horen“[2]. Und noch im Jahre 1497, als Kurmainz den Marktschiffern befahl, die Frankfurter Bürger hinsichtlich des Schiffslohns als Fremde zu betrachten, ist Frankfurt „den langen herbrachten vertrag zuschen Mentz und Franckfort deß schifflones im martschiff naher zu laissen ganz nit gemeint“[3].

Entsprechend dem Fahrpreis für den Personentransport müssten nun — so sollte man erwarten — auch für den Gütertransport fixierte Sätze geschaffen sein. Von ihnen hören wir

[1] St.A.F.R.S. 1191a, 1410.
[2] F. Bürgerm. b. 1450/1, fol. 84a, 1451, Febr. 25.
[3] F. Bürgerm. b. 1497/8, fol. 71a, vgl. auch F. Rechenb. 1497/8, fol. 97b.

aber nichts. Obrigkeitlicherseits sind sicher keine Gütertaxen eingeführt worden. Immerhin hat es zweifellos gewohnheitsmäſsig herkömmliche Sätze auch für Güter gegeben. Wir hören bisweilen von dem „gewonlichen lon“ [1] mit Rücksicht auf den Warentransport. Nur war es bei der Verschiedenartigkeit der Güter nach Quantität und Qualität nicht möglich, für alle einen und denselben Lohn anzusetzen. Für den Personentransport fiel diese Schwierigkeit natürlich fort. Beim Gütertransport muſsten auſserdem noch bei Abwesenheit der Eigentümer der Transportgüter Zoll- [2] und Krahngeld [3], die dann von den Schiffern gezahlt wurden, mit in Einrechnung gebracht werden.

Kurzum, es wäre nötig gewesen, eine sehr detaillierte Tarifordnung zu schaffen. Dazu aber ist man im Mittelalter bei unserer Marktschiffahrt nicht fortgeschritten.

Was dagegen die Beförderung von Briefen des Frankfurter Rats im Marktschiff angeht, so war es um so leichter möglich, hier zu einer bestimmten Taxe zu gelangen, als für die persönliche Überbringung von Briefen durch besondere Boten in den Meilengeldern ein vorausbestimmter Lohnsatz bereits vorhanden war [4]. Die Marktschiffer oder deren Knechte empfingen für die Beförderung eines Briefes, worin wohl die Überbringung an den Adressaten eingeschlossen war, eine Bezahlung, die in ihrer Höhe fast im ganzen 15. Jahrhundert gleich blieb. Mag sie daher auch immerhin in gewisser Beziehung eher den Charakter eines Trinkgeldes als eines Portosatzes gehabt haben, so läſst sich doch mit Fug von einer Taxe sprechen, weil die Gegenleistung des Rats als eine bekannte, fixierte anzusehen ist. Um die Wende des 14. und 15. Jahrhunderts [5] muſs sich mit der Briefbesorgung durch die Marktschiffe überhaupt auch eine solche bestimmte Höhe der Bezahlung eingebürgert haben.

Im Jahre 1411 treten uns beide Erscheinungen in den Frankfurter Botenbüchern, der einzigen Quelle über diesen Gegenstand, fertig entgegen.

Die Besorgung von Briefen mit dem Marktschiff beschränkte sich nun aber nicht auf Sendungen nach Mainz; vielmehr nahmen die Schiffer auch Briefe nach Orten mit, die zwischen Frankfurt und Mainz lagen, z. B. nach Höchst, und sogar über Mainz hinaus nach stromauf- und stromabwärts gelegenen Rheinorten. Es bleibt nichts übrig, als für den letzteren Fall in Mainz einen Anschluſs irgend welcher Art anzunehmen,

---

[1] St.A.F.R.S.N. 2087, 1474; R.S. Mainz 9969 II, 1573.
[2] St.A.F.R.S. 1374, Bl. 2, 1413.
[3] F. Bürgerm. b. 1497/8, fol. 63b.
[4] Bücher, l. c. p. 255.
[5] Nicht früher, wie sich aus den Frankf. Botenbüchern aus dem Anfang des letzten Jahrzehnts des 14. Jhs. ergiebt.

sei es durch das Bingener oder Oppenheimer Marktschiff, sei es durch Boten der betreffenden Orte; doch waren die Sendungen nach Mainz an Zahl natürlich weit gröfser.

Der gewöhnliche Lohn für eine Briefbeförderung im Marktschiff betrug 6 Heller. Diese Summe wurde im allgemeinen durch das ganze 15. Jahrhundert hindurch beibehalten; verschiedene Male ging man auf 4 Heller herunter; meist aber wurde, wenn man von der Norm abwich, ein etwas höherer Betrag gezahlt, und zwar 7 Heller und 8 Heller (oft 1 „engelsch," gleich ca. 8 jungen Hellern). Wurden zwei Briefe gleichzeitig versandt, so erhielten die Schiffer das Doppelte der gewöhnlichen Taxe, oder aber, und zwar ungefähr ebenso häufig, den einfachen Satz[1]. Will man hier nicht reine Willkür oder unbestimmtes Schwanken in den Maximen annehmen, so könnte man vielleicht diese Verschiedenheit in der Höhe des Lohnes bei Doppelsendungen in Zusammenhang mit der Person des Adressaten bringen und sie dann davon abhängig machen, ob die beiden Sendungen an zwei verschiedene oder an ein und dieselbe Person erfolgten.

Die Zahl der jährlich versandten Briefe ist sehr schwankend. Sie hängt naturgemäfs, wenigstens zum Teil, von den jeweils vorhandenen wirtschaftlichen, politischen oder sonstigen Fragen ab, in denen sich die Interessen von Frankfurt einerseits und den in Betracht kommenden rheinischen Städten, also besonders von Mainz, andererseits berührten. Wir bemerken im allgemeinen von 1411 an ein allmähliches Aufsteigen bis in die vierziger Jahre: 1439 haben wir die höchste Zahl der im Marktschiff versandten Briefe (26). Seit den sechziger Jahren nimmt die Stärke der Korrespondenz sehr ab, was wir wohl, ähnlich wie das Abnehmen des Verkehrs im allgemeinen (vgl. S. 39 f.), auf den Untergang der Mainzer Freiheit (1462) zurückführen können. Bei Sendungen nach Höchst ist die Höhe der Taxe anfangs sehr verschieden. Zuerst (1416) wird einmal die Hälfte des Mainzer Satzes gegeben[2], dann in demselben Jahre einmal die ganze Taxe für Briefbeförderung nach Mainz. So noch 1438, auch ausnahmsweise noch 1444. Seit ca. 1440, wo viermal Sendungen nach Höchst erwähnt werden, wird dann die Summe von 4 Hellern zur Norm[3]. Für eine Doppelsendung im Jahre 1446 werden gleichfalls 4 Heller gezahlt. 1466 werden zwei Briefe, der eine nach Mainz, der andere nach Höchst, für 6 Heller, 1479 für 1 ß versandt. Hier scheint reine Willkür obgewaltet zu haben, während doch sonst offen-

[1] Ein Mal das anderthalbfache des gewöhnlichen Lohns, ein anderes Mal 1 h mehr als das doppelte desselben. Von diesen kleinen Abweichungen ist abzusehen.

[2] So noch einmal: 1440.

[3] Mit einer Ausnahme: s. Anm. 2.

bar bei der Veranlagung des Lohnsatzes die gröfsere oder geringere Entfernung in Betracht gezogen wurde. Indessen bei Sendungen über Mainz hinaus, wie z. B. nach Worms[1], Nierstein[2], Oppenheim[3] und Rüdesheim[4], wurde häufig vom Frankfurter Rat nur die gewöhnliche Taxe für Briefbeförderung nach Mainz bezahlt (6 Heller). Der Entgelt für die Weiterbesorgung fiel dann offenbar dem Adressaten zu.

So gab es also nicht nur für den Personentransport einen festen Fahrpreis, sondern auch für die Briefbeförderung war eine bestimmte Taxe wenigstens üblich geworden. War somit bei der Marktschiffahrt die Gegenleistung des Publikums teils — bei der Personenbeförderung — auf dem Wege der Verordnung festgelegt, teils — bei der Briefbesorgung — wenigstens gewohnheitsmäfsig fixiert, — beidemale aber vorausbestimmt, so fragt es sich, ob das gleiche für die Leistung der Schiffer gelten konnte. In erster Linie kam es hierbei auf die Fixierung der Abgangs- und Ankunftszeiten an und im Anschlufs an diese auf die Gewährleistung einer möglichst schnellen und einer möglichst sichern Beförderung.

Das Vorhandensein fixierter Abfahrts- und Ankunftszeiten ist heute eine der wichtigsten Erfordernisse regulärer, organisierter Kommunikationseinrichtungen.

Im Mittelalter war, wie die Bedeutung der festen Fahrzeiten eine geringere, so die Schwierigkeit, sie durchzusetzen, infolge des schlechten Zustands der Fahrbahn beim Landtransport und der Mangelhaftigkeit der Transportkräfte bei der Beförderung auf nassem Wege eine unendlich gröfsere. Die aufserordentlichen Hindernisse, welche durch die Elemente gegeben sind, und die ja auch heute noch nicht vollständig überwunden werden können — man denke nur an überseeische Transporte —, treten dann in einem Zeitalter, in welchem schon das lebhafte Bedürfnis nach Regelmäfsigkeit auch hinsichtlich der Ankunfts- und Abfahrtszeiten der Transportmittel vorhanden ist, ganz besonders hervor.

Auf den schiffbaren Flüssen bereiteten Sturm, widrige Winde, Hochwasser, Treibeis u. dgl. der Einhaltung bestimmter Ankunftszeiten naturgemäfs die gröfsten Schwierigkeiten. Feste Abfahrtszeiten einzuhalten war dagegen leicht möglich und bei einer so regelmäfsig funktionierenden Transportorganisation wie der Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt, die in erster Linie auf dem Personenverkehr beruhte, durch die Rücksichtnahme auf das Publikum geboten. Sie bürgerten sich bald schon

---

[1] 1412, fol. 12b; 1440, fol. 16a.
[2] 1438, fol. 3b, fol. 6b.
[3] 1428, fol. 4a; 1435, fol. 2a, 5b; 1436. fol. 3a; 1439, fol. 4a–b, 5b; 1440, fol. 7a.
[4] 1435, fol. 4a; 1440, fol. 8b.

gewohnheitsmäfsig ein[1]. Zudem wurden die Schiffer durch die Lokalpolizei der beiden Städte Frankfurt und Mainz dazu gedrängt, zu einer bestimmten Zeit abzufahren und die einmal fixierte Stunde auch genau einzuhalten[2]. Denn im Interesse der Schiffer lag es, etwas über die Zeit hinaus zu warten, um möglichst viele Passagiere, und auch noch solche, die sich verspäteten, aufnehmen zu können. Dadurch wurde natürlich die Ankunftszeit gleichfalls verschoben, und es konnte, besonders bei ungünstigem Wetter, dann leicht vorkommen, dafs die Schiffe erst in der Nacht am Ziel anlangten[3]. Die sorgsamen Städte aber wollten sie abends spät, nach Schliefsung der Stadtthore, nicht gern mehr einlassen. Mehrmals im Laufe des 15. Jahrhunderts wird den Marktschiffern vom Frankfurter Rat geboten: „sich zitlich herinne zu fugen, oder man wulle sie forter nit inne lassen“[4]: (1449, Jan.). Im Jahre 1459 (Nov.) soll man „den martschiffluden sagen, das sie zitlicher anfaren, es ensi nit zutunde, das man sie alle nacht so spade inlaße“[5]. 1450 (Nov.)[6] wird den beiden Marktschiffern verboten, wenn sie spät abends ankämen, erst bei Sachsenhausen an Land zu fahren und dort ihre Pferde — der Leinpfad befand sich auf dem linken Ufer des Mains[7] — in das Schiff aufzunehmen. Sie sollen vielmehr sofort überfahren. Jede Verspätung sollte nach Möglichkeit vermieden werden.

Das Streben nach einer bestimmten Ankunftszeit war also vorhanden. Erreichen konnte man dies Ziel freilich erst infolge Einführung eines neuen Motors: noch in den vierziger

---

[1] St.A.F.R.S. 3142, 1430.

[2] Für die Bergfahrt wurde die Abfahrtszeit ca. 1 Stunde früher angesetzt als für die Thalfahrt. Von Mainz sollen die Schiffe schon nach einer städt. Verordnung von 1410 (St.A.F.R.S. 1191) um 9 Uhr morgens abfahren (die Abfahrtsstelle war wohl bei Vilzbach: St.A.F.R.S. N. 2087, 1474; dort befand sich auch das Zollhaus. Städt. Chron. 18, 209), von Frankfurt wohl von jeher um 10 Uhr (St.A.F.R.S. 3142, 1430; 5600, 1468; 6322, 1486. Über die Änderung von 1474 s. S. 47, Anm. 2).

[3] St.A.F.R.S. 1191, 1410.

[4] F. Bürgerm. b. 1448/9, fol. 67b.

[5] F. Bürgerm. b. v. 1459/60, fol. 77a. Im Jahre 1452 richtete der Frankfurter Rat sogar an den Mainzer das Gesuch, wegen des niedrigen Wasserstandes die Marktschiffe dort früher anfahren zu lassen, „uf das imand uf dem wasser, als das clein ist, it schade geschee“ (F. Bürgerm. b 1452/3, fol. 42b).

[6] „Mit den zwein im martschieff redden, mit den pherden nit also in das martschieff obents, so sie spede komen, sprengen und das schieff nit an land also lassen geen, sunder stracks uberfaren,“ F. Bürgerm. b. 1450/1, fol. 59b.

[7] F. Bürgerm. b. 1486/7, fol. 47a: „Oppenheymer porten zulassen und die margtschiffpferde zu Ulrichsteyn inlassen“; vgl. auch F. Bürgerm. b. 1490/1, fol. 53b: „die margtschifferpferd sollen an dem Ulrichsteyn uß- und ingelassen werden.“ — Oppenheimer Thor und Ulrichstein befanden sich auf der Sachsenhäuser Seite, Kriegk, Frankf. Bürgerzwiste, p. 264.

Jahren dieses Jahrhunderts wird die Ankunftszeit der Marktschiffe in Frankfurt auf die Zeit zwischen 3 und 6 Uhr nachmittags angegeben [1].

Einen Ersatz für den Mangel einer fixierten Ankunftszeit scheint man in Frankfurt dadurch haben schaffen zu wollen, dafs man dem Wächter auf S. Nikolaus befahl, die Schiffe „mit eim underschedelichen geblese“ anzublasen [2]. Auf diese Weise wurde also wohl auch die Ankunft der Marktschiffe den Bürgern angezeigt. In gleicher Weise ward übrigens auch bei der Abfahrt der Schiffe verfahren [3].

Durch die Fixierung der Abfahrtszeiten und das Streben nach möglichst gleichmäfsigen Ankunftszeiten war schon eine, wenigstens annähernd durchschnittlich feste Dauer der Fahrt bedingt. Sie wird sich, wenn man spätere Angaben verwertet [4], für die Bergfahrt auf 7 bis 9 Stunden, für die Thalfahrt auf eine entsprechend kürzere Zeit berechnen lassen.

Eine erhebliche Steigerung der Schnelligkeit der Fahrt war, wie bemerkt, nicht möglich, so lange der Motor derselbe blieb, d. h. bis in das 19. Jahrhundert hinein. Immerhin war das Verständnis für die Bedeutung möglichst raschen Transports durchaus vorhanden, und das Erreichbare wurde zu leisten gesucht.

Wichtiger aber noch als gröfstmögliche Schnelligkeit war für jene Zeit die Sicherheit der Beförderung.

Hierbei kam es bei Wassertransporten zunächst auf die Beschaffenheit der Fahrzeuge an. Wohl mochten im Mittelalter die kleineren Schiffe oder Nachen den Passagieren zu Bedenken Anlafs geben [5]. Aber es war der Stolz unserer Marktschiffer, treffliche und sichere Fahrzeuge zu besitzen, in denen zu fahren auch nach Ansicht des Frankfurter Rats gegenüber der Unsicherheit anderer Schiffe durchaus „felich und fridelich“ war [6]. Und die Marktschiffer Heinrich und Henne von Hanau sprechen in der erwähnten Urkunde von 1468 im Gegensatz zu ihren eigenen Betriebsmitteln von

---

[1] Staatskalender der Freien Stadt Frankfurt am Main 1844, p. 213.

[2] F. Bürgerm. b. 1463/4, fol. 3b; Lersner Chron. II, 770. Vgl. dazu Lersner, l. c. II, 771 (1479): F. Bürgerm. b. 1478/9, fol. 71a: „allen tagehudern of den tornen sagen, so die schiffe kommen und hinwegfaren, das sie blasen sullen: in gots namen faren wir, und besonder den gein den Meyne zu.“
Noch 1768 wurde das Mainzer Marktschiff ab- und angeblasen: Beyerbach, Samml. d. Verordn. d. Reichsst. Frankf. 1798, 9. Teil, p. 1737).

[3] s. vor. Anm.

[4] Die Angaben der Frankfurter „allgemeinen Raths- und Stadt-Calender“ aus dem 18. Jh.

[5] Als besonders gefährlich galten die sog. Humpelnachen, vgl. darüber S. 37, Anm. 4.

[6] St.A.F.R.S. 3142, 1430.

„cleinem verachten geferte, lichten pherden und unenlichem gescherre und gesinde“ [1].

Darf man diesen Worten der Marktschiffer glauben, so wurde die Sicherheit und Bequemlichkeit des Transports, abgesehen von der Güte der Fahrzeuge und ihrer Einrichtung, auch der Art der Transportkraft — Pferde waren zweifellos vor der Benutzung des Dampfes für die Flufsschiffahrt der beste Motor — und der Tüchtigkeit der Schiffsknechte verdankt.

Auch die städtische Verkehrspolizei that alles, um die Sicherheit des Transports zu erhöhen. Sie bildete in den Fällen, wo das Interesse der Schiffer der Gewähr gröfstmöglichster Sicherheit des Publikums im Wege stand, jenen gegenüber ein Gegengewicht. In Zeiten nämlich besonders starken Verkehrs, also vor allem während der Frankfurter Messen, suchten die Schiffer die Nachfrage soviel, wie irgend möglich, auch auf Kosten der Sicherheit und Schnelligkeit der Beförderung zu befriedigen. Dem trat die städtische Lokalpolizei mit dem Gebot entgegen, „das sie [die Marktschiffer] sich nit uberladen mit den luden zu furen, wo schade davon geschee“ [2], und mit dem andern, keine weiteren Fahrzeuge an das Hauptschiff anzuhängen [3]. In diesen Zusammenhang gehören dann auch noch die bereits erwähnten Verordnungen der Frankfurter Behörde über die Zeit des Anfahrens und der rechtzeitigen Ankunft. Auch sie sollen die Sicherheit der Beförderung erhöhen helfen.

Dienten alle diese Mafsregeln in der Hauptsache dazu, die durch die Natur gegebenen Hindernisse einer stetig, maschinenartig funktionierenden Transportorganisation zu beseitigen, so galt es noch aufserdem mit einem andern, bezüglich der Sicherheit der Beförderung im Mittelalter sehr wesentlichen Faktor zu rechnen, mit den Gefahren und Störungen, die durch Menschen drohten. Wir befinden uns noch in der Zeit des blühenden Raubrittertums. Und die Frankfurter Messen insbesondere versprachen wegen der grofsen Warentransporte der Kaufleute den raubgierigen Adeligen reiche Beute.

Da mufste natürlich auch für genügenden Schutz gesorgt werden. Hierzu diente von jeher in erster Linie das Geleit, früher Königsregal, jetzt längst an die Territorialherren übergegangen [4]. Auch Kurmainz ward wiederholt von deutschen Königen mit diesem Recht noch besonders pri-

---

[1] St.A.F.R.S. 5600.

[2] F. Bürgerm. b. 1438/9, fol. 35 b.

[3] „Item den zwein martschiffen sagen, das sie nicht anhenken. F. Bürgerm. b. 1442/3, fol. 44 b; (Aug. 30.). – St.A.F.R.S. No. 2087, 1474, s. u. S.

[4] Schröder, Rechtsgesch. [2], p. 577.

vilegiert[1]. Die Geleitsverwaltung am unteren Main hatte Kurmainz in den letzten Jahren des 14. Jahrhunderts und im ganzen 15. Jahrhundert verpfändet, und zwar zuerst an die Ritter von Kronberg und später an die Junker von Eppstein[2]. Freilich erschien der durch den Geleitsverwalter gewährte Schutz bei den grofsen Transporten während der Frankfurter Messen als viel zu schwach. Hier griff, besonders im 14. Jahrhundert, die Stadt Frankfurt selbst ein[3], indem sie ihre Söldner („schuczen“), häufig eine grofse Anzahl, bisweilen sogar an die Hundert, aussandte, um die „geste“ und „kauflude“ von Oppenheim, Mainz und anderen Orten abzuholen oder wieder heimzugeleiten. Die Schützen fuhren dabei entweder auf dem Strom in einem besonderen Schiff, oder ritten am Ufer nebenher. Dieser starke Schutz fiel für die übrige Zeit des Jahres natürlich fort. Im 15. Jahrhundert hören wir überhaupt weniger davon. Kurmainz nahm sich jetzt des Geleits, wenigstens mit Rücksicht auf die finanzielle Seite, energisch an. Die Kaufleute klagten zu Anfang des 15. Jahrhunderts öfters, dafs sie gezwungen würden, Geleit zu nehmen und Geleitgeld zu geben[4]. Allerdings erfreute man sich im 15. Jahrhundert sehr viel ruhigerer Zeiten. Noch in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts sind Plünderungen von Warentransporten in unseren Gegenden sehr häufig vorgekommen[5]. Im ganzen 15. Jahrhundert dagegen hören wir von „Aufhalten“ der Frankfurter Marktschiffe im ganzen nur viermal, nirgends dagegen von eigentlicher Beraubung[6]. Freilich mufs

[1] Z. B. noch 1400 durch König Ruprecht (Würdtwein, Nova subsidia diplom. II, 366 ff., No. 54); 1411 durch Sigmund (Janssen F.R.K. I, 227, No. 432 Abs. 4).

[2] Vgl. Hummel, Mainzölle, Westd. Z. Bd. 11, p. 125.

[3] Vgl. darüber Ausführliches bei Kriegk, F. Bürgerzw. p. 303 ff., 529 ff. (Anm. 184 ff.). Als Quelle dienen hier Eintragungen in den F. Rechenbüchern.

[4] Janssen, F.R.K. I, p. 739, No. 1167, Abs. 5; 1403. — F. Rechenb. v. 1404/5, fol. 59b.—1415/6, fol. 70a.

[5] Kriegk, F. Bürgerzw. p. 527 f. (Anm. 183) zählt für die Zeit von 1362 bis 1374 12 Angriffe auf Mefsfremde (die auf der Strecke Frankfurt-Mainz geschahen).

[6] Nur 1400 versuchten Bechtram und Walther von Velwil und 1401 Johan von Sottinbach das Marktschiff zu „schinden“ (berauben); beide Versuche scheinen nicht gelungen zu sein. (F. Rechenb. 1399/1400, fol. 43a, 50a, 52b. — St.A.F.R.S. 669a u. b.). — Im Jahre 1417 hielt Henne von Erlebach, Amtmann der Junker von Eppstein, das Marktschiff des Henne von Ruckingen auf, weil ihm dieser Bufse schuldig sei. (St.A.F.R.S. 1656). — 1435 wurde das Marktschiff des Conrad von Ruckingen an dem Höchster Zoll angehalten, weil gegen ein kurmainzisches Verbot sich Mainzer Gut darin befinde (St.A.F.R.S. 3441). Endlich wurden i. J. 1462 (vgl. S. 11, Anm. 2) Frankfurter Bürger im Marktschiff von einem kurmainzischen Beamten (dem Grafen von Honstein) gefangen genommen, nach einiger Zeit aber wieder freigegeben. (St.A.F.R.S. 5293, Fasc. 71, bes. Bl. 124, 127 I, 131 I, 136 I, 160, 180. — Fasc. 72, Bl. 6 I, 8, 55, 56 Ia, 57, 58 I u. II, 87); vgl. auch Kremer,

man diese günstigen Verhältnisse zu nicht geringem Teil auch auf das stets umsichtige Eingreifen und die Vorsicht des Frankfurter Rats zurückführen; denn die Hauptsorge für die Schiffahrt auf dem unteren Main lag nach wie vor doch in seinen Händen.

Da handelte es sich im 15. Jahrhundert natürlich an erster Stelle um die Marktschiffe. Von einem militärischen Schutz durch eine gröfsere Abteilung Söldner erfahren wir indessen nur noch im Jahre 1452, wo in besonders verkehrsreicher Zeit bei dringender Gefahr einmal 10 Söldner in das Marktschiff kommandiert[1] und ein anderes Mal ein besonderes Schiff mit Fufsgängern an jenes angehängt wurden[2]. Häufiger dagegen kam es vor, dafs der Rat von Frankfurt, bei drohender Gefahr stets gut bedient durch besoldete Kundschafter, an die Marktschiffe Warnungen vor Überfällen oder dergl. ergehen liefs[3]. Andererseits ging derselbe gegen jede Schädigung seiner Bürger im Marktschiff oder der Marktschiffer selber auf das energischste vor und, was nicht minder wichtig war, auch gegen jede Störung im Betrieb der Marktschiffahrt durch Aufhaltung der Schiffe[4]. Das Bedeutendste aber, was im 15. Jahrhundert geschah, um für die Marktschiffe die nötige Sicherheit auf der langen Fahrt zu erzielen, war, dafs man dieselben in eine Art Kriegsschiffe verwandelte, indem man sie dauernd mit Büchsen, Geschütz, Pulver, Armbrüsten und Pfeilen ausstattete. Anfänglich wurden diese Waffen oder ein Teil derselben sogar vom Frankfurter Rat selbst gestellt[5]. Seit 1448 aber wird den Marktschiffern auf dem Verordnungswege geboten, sich dieselben selber anzuschaffen[6]. Doch erleichterte der Rat ihnen die Erfüllung des Befehls

Gesch. d. Kurfürsten Friedrich I. von der Pfalz, Frankfurt und Leipzig 1765, p. 297, Anm. 66 u. Städte-Chron. 18, p. 49, 20, wo indessen statt des Grafen von Honstein fälschlich der von Königstein genannt wird.

[1] „Die diener zum Goltstein legen und da lassen warten uf die schieffe und lude, die zu sant Alban faren und das martschiff mit 10 fufsgengern bestellen" (F. Bürgerm. b. 1452/3, fol. 13b, 1452, Juni 20. Alban).

[2] „Kein schieff mit mannen vor dem martschieff lassen gein und ein schieff an das martschieff henken und etliche fußgengern darzu stellen." ibid. (1452 Juni 15.). Aufserdem wurden i. J. 1440 einmal Söldner in das Marktschiff geschickt, „um dort zu ligen und zu huden" (offenbar zur Nachtzeit) F. Rechenb. b. 1440/1; fol. 65a.

[3] „Den schiffluden, die ire wagen zuschen hie und Mencze geende han, zu sagen und zu warnen . . . . . ." (F. Bürgerm. b. 1436/7, fol. 35b); „den margschiffen und andern warnunge zu sagen . . . ." F. Bürgerm. b. 1437/8, fol. 28a; vgl. auch F. Bürgerm. b. 1441/2, fol. 30b, 1443/4, fol. 61b.

[4] In den S. 27, Anm. 6 citierten Fällen.

[5] „Dem schiffman das holz zu der bussen geben" (F. Bürgerm. b. 1440/1, fol. 7b). „Daz geschucze wider zu fordern, ußgescheiden im margschiff" (F. Bürgerm. b. 1441/2, fol. 21a).

[6] „Dem im margschiff sagen, ir geschucze mit armbrusten und bussen zu fertigen und rusten" (F. Bürgerm. b. 1448/9, fol. 23a).

soviel als möglich. Hatte er ihnen anfänglich das Geschütz geliehen und das Holz für die Büchsen geschenkt, so lieferte er ihnen im Jahre 1460 Büchsen, Pfeile und Pulver wenigstens zum Einkaufspreis[1].

Und in der That: gegenüber der etwas einseitigen Begünstigung der Interessen des Publikums erschien eine derartige materielle Unterstützung der Marktschiffer beinahe als notwendig. Denn wenn man auch anerkennen mufs, dafs diese Ratsverordnungen eine bedeutende Steigerung der Sicherheit des Verkehrsdienstes und damit einen wesentlichen Fortschritt in der Entwickelung der Marktschiffahrt mit sich brachten, so darf man doch andererseits nicht vergessen, dafs eine allzu grofse Erhöhung der Betriebskosten die Existenz der ganzen Transporteinrichtung in Frage setzen konnte[2]. Hing diese doch in letzter Linie allein von den Eigentümern der Schiffe ab; und in der That haben die Marktschiffer mehrmals damit gedroht, den Betrieb aufzugeben, weil er sich nicht mehr rentiere[3]. Auch hörten sie nicht auf, gegenüber der Trefflichkeit ihrer Marktschiffe auf die grofsen Kosten ihrer Unterhaltung hinzuweisen.

Waren diese Klagen begründet? Und wie waren die Verhältnisse der Marktschiffer überhaupt beschaffen?

Die Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt war, wie schon bemerkt wurde, in ihrem Betriebe eine Transporteinrichtung privatwirtschaftlicher Natur. Das Betriebskapital war Eigentum der Schiffer[4]. Insofern unterschied sich die Marktschiff-

[1] „Schuczmeister sollen in daz mertschiff ander bussen geben und phile und pulver umb gelt, als es den rad steet"; (F. Bürgerm. b. 1459/60, fol. 109a). Noch 1458 hatte der Rat den Marktschiffern Pulver in das Schiff gegeben: „Den in martschiff iczunt pulver zu geben (F. Bürgerm. b. 1458/9, fol. 51b).

[2] Zwar wird man anderseits auch auf eine Steigerung der Frequenz hinweisen können. Aber gerade in der ersten Hälfte des 15. Jhs., in der wir eine solche annehmen dürfen, entwickelte sich das Konkurrenz-Unternehmen der Frühschiffer! S. darüber u. S. 36 ff.

Vgl. zur Frage der Schwankungen des Verkehrsbedürfnisses S. 22, 39 f., 53.

[3] Vgl. z. B. St.A.F.R.S. 5600, 1468; u. St.A.F.R.S. 6322, 1486.

[4] Im Jahre 1414 fährt der Marktschiffer Henne von Ruckingen König Sigmund „in sime grossem merktschiffe" nach Mainz (F. Rechenb. b. 1414/5, fol. 57b). Im Jahre 1417 schreibt Henne von Ruckingen an Henne von Erlebach, den Amtmann der Junker von Eppstein, wegen der Aufhaltung des Marktschiffs (s. S. 27, Anm. 6) „. . . . laßen ich uch wissen . . . . daz ich . . . . mit min schiffe schirre . . . . gefaren han" (St.A.F.R.S. 1656, Bl. 6). In einem Schreiben des Frankfurter Rats an Henne von Erlebach in derselben Angelegenheit hören wir von „des heilgen richs und unsers burgers merktschiff" (ibid. Bl. 1). Im Jahre 1430 erfahren wir, dafs die Marktschiffer „die margschiffe mit swerer und grofser koste halden" (St.A.F.R.S. 3142). In einem Schreiben des Frankfurter Rats an den Mainzer Erzbischof aus dem Jahre 1435 lesen wir: „Conrads von Ruckingen unsers burgers markschiffe" (St.A.F.R.S. 3441). Ist es noch nötig, darauf hinzuweisen, dafs

fahrt in keiner Weise von der freien Schiffahrt. Aber während man die gewöhnlichen Schiffer als reine Handwerker auffassen kann, haben die Marktschiffer mehr den Charakter von Unternehmern. Freilich pafst dieser, der modernen Verkehrswirtschaft eigene Begriff auf die mittelalterlichen Verhältnisse nicht ganz. Wir werden noch ausführlich zu erörtern haben, inwiefern die rechtliche Stellung der Marktschiffer durchaus keine völlig unabhängige war, sodafs unsere Transportanstalt, eben von der rechtlichen Seite aus betrachtet, als eine rein private Unternehmung nicht bezeichnet werden kann. Fafst man aber lediglich die wirtschaftlichen Verhältnisse ins Auge, so läfst sich die Marktschiffahrt sehr wohl unter dem Gesichtspunkt der Unternehmung ansehen, wenn man anders eine reguläre, auf Rechnung und Gefahr des Eigentümers betriebene Transportanstalt ein Unternehmen nennen darf. Als ein solches Verkehrsinstitut stellt sich, wie wir sahen, die Marktschiffahrt dar. Sie funktioniert im Gegensatz zur freien Schiffahrt, die sozusagen nur auf direkte Bestellung arbeitet, regelmäfsig auch ohne das Vorhandensein einer direkten Nachfrage im Einzelfalle und auf Rechnung und Gefahr des Eigentümers. Dafs die Marktschiffer sich dieses Unterschiedes gegenüber der freien Schiffahrt auch voll bewufst sind, beweisen ihre verschiedenen Klageeingaben an den Frankfurter Rat — besonders diejenige von 1468[1], in denen sie die Trefflichkeit und Einzigartigkeit ihrer Transportanstalt auseinandersetzen, mit Hervorhebung der besonders grofsen Kosten, welche der regelmäfsig, im gewissen Sinne unabhängig vom jeweiligen Bedarf funktionierende Betrieb mit sich bringt. Ihren deutlichsten Ausdruck findet diese Anschauung in der schon citierten Bemerkung, dafs die Marktschiffe täglich, „ungeladen und

---

die Marktschiffer gegenüber der wachsenden Konkurrenz der Frühschiffer in der zweiten Hälfte des 15. Jhs. mehrmals damit drohen, sie würden die „martschiffe underwegen lassen“ (St.A.F.R.S. 5600, 1468) und ihr „schiff an lant meeren und halten laßen,“ (R.S. 6322, 1486) wenn der Frankfurter Rat nicht eingreife? Es kann nach diesen Quellenstellen, die sich leicht noch vermehren liefsen, nicht zweifelhaft sein, dafs das Unternehmen der Marktschiffe in seinem Betrieb ein völlig privates war. Der Besitzwechsel konnte durch Kauf oder durch Vererbung vorsichgehen. Von ersterem erfahren wir im Jahre 1449 (St.A.F.R.S. 4502). Freilich erfordert die Eigentumsübertragung die Bestätigung des Mainzer Erzbischofs (vgl. darüber Näheres unten S. 43, Anm. 2) — Vererbung auf den Bruder erfolgte in den zwanziger Jahren des 15. Jhs. (St.A.F.R.S. 1656, 1417; 1860 Bl. 4a, 1422; 3687, 1438. Thomas. Der Oberhof zu Frankfurt am Main, Frankfurt 1841, p. 482): Hirman Hanczel von Ruckingen erbte das Marktschiff seines Bruders Henne von Ruckingen. — Vererbung auf die Söhne läfst sich in den neunziger Jahren des 15. Jhs. nachweisen. Des Marktschiffers Hammans Henne (erwähnt: F. Rechenb. 1495/6, fol. 86b) Söhne werden als Marktschiffer genannt (St.A.F.R.S 7031, Bl. 1 u. 10, 1498).

[1] St.A.F.R.S. 5600.

geladen," fahren. Beweis genug, daſs die Vorstellung von der Gefahr der Unternehmung vorhanden war.

Natürlich sind die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten des Betriebsmaterials bei den Marktschiffen höher als bei der freien Schiffahrt. Die Fahrzeuge muſsten sowohl bedeutend gröſser als andere Schiffe, die nur bei Bedarf für den Personentransport verwendet wurden, als auch als Personenschiffe anders und besser ausgerüstet sein, als gewöhnliche Lastschiffe[1].

Da uns über die Kosten im einzelnen und über die Einrichtung der Marktschiffe nichts überliefert ist, so sei es gestattet, vergleichsweise auf die im Anhang mitgeteilten Angaben der Frankfurter Rechenbücher über die Aufwendungen für die Ratsschiffe, die ja gleichfalls der Personenbeförderung dienten und sorgfältig ausgerüstet wurden, hinzuweisen.

Als Motor konnten jetzt behufs Erzielung möglichst groſser Schnelligkeit, Sicherheit und Regelmäſsigkeit des Transportdienstes die Natur und Menschenkräfte, die beim Segel und Ruderschiff ausgenutzt wurden, nicht mehr in Betracht kommen. Man verwandte nunmehr, bei intensiverem Betrieb der Schiffahrt, die Pferdekraft regelmäſsig als Motor. Dadurch wurde namentlich die Bergfahrt auſserordentlich erleichtert und beschleunigt, ein ständig funktionierender Betrieb aber jetzt erst überhaupt ermöglicht[2]. Die Pferdebenutzung ist nun zwar wohl niemals auf die Marktschiffahrt beschränkt gewesen; aber für die freie Schiffahrt kam sie doch sicher nur bei gröſseren Transporten in Betracht, während jene ohne sie gar nicht auskommen konnte.

Wie kostspielig aber ein gröſserer Transport mit Pferden im Vergleich mit einem solchen war, bei dem man die Tierkraft als Motor nicht verwandte, ergiebt sich aus den verschiedenen Angaben über Schifflöhne in den Frankfurter Rechenbüchern[3] (s. den Anhang S. 104).

---

[1] Bezeichnend ist, daſs, wie schon erwähnt wurde, König Sigmund i. J. 1414 und Friedrich III. i. J. 1442 für ihre Fahrt von Frankfurt nach Mainz das Schiff des Frankfurter Marktschiffers bestellten (vgl. S. 13, Anm. 4).

[2] Man verwandte wohl von jeher bei der Marktschiffahrt eine Mehrzahl von Pferden. 1529 werden einmal 7 Pferde erwähnt. (Quell. z. F. Gesch. II, 132, 1); im übrigen vgl. St.A.F.R.S. 1752b (1420: Sorge des Frankfurter Rats für Öffnung des Leinpfads); R.S. 5600, 1468; R.S. N. 2087, 1474; R.S. 6322, 1486; F. Bürgerm. b. 1450/1, fol. 59b (vgl. S. 24, Anm. 6); 1485/6, fol. 1a: „Ulrichstein zuhalten und wan die schiffpferde herinne qwemen, widder zutun"; 1486/7, fol. 47a; 1490/1, fol. 53b (S. 24. Anm. 7). — 1466 lieh der Marktschiffer Heinrich den Frankfurter „frunden" 3 Pferde zu einer Fahrt nach Mainz (zu Schiff). (F. Rechenb. 1465/6, fol. 66a).

[3] Die Kosten der Unterhaltung eines Pferdes kann man nach Notizen der Frankfurter Rechenbücher (1375, fol. 44a; 1396, fol. 61a: 16 ß virzerte ein pherd 8 dage) auf 2 ß pro Tag ansetzen.

Mit den Aufwendungen für Beförderungsmittel und Motor sind die Kosten des Unternehmens nun keineswegs erschöpft, hinzu kommen noch diejenigen für die Arbeitskräfte.

Bei der freien Schiffahrt ist, was die Arbeitsleistung anlangt, der gewöhnliche Fall der, dafs der Schiffer, mit dem der Kontrahent akkordiert hat, die Fahrt selbst unternimmt, die Arbeit also selber leistet, und zwar mit seinem eigenen, bisweilen jedoch auch mit fremdem Fahrzeug. Genügt ein Schiffer für den Transportdienst nicht, so dingt der Kontrahent einen zweiten. Diese beiden Schiffer heifsen dann „Gemeiner"; sie nehmen gemeinsam die Arbeitsleistung vor und erhalten auch gemeinsam den Lohn. So liegen die Verhältnisse wenigstens in Strafsburg[1]. In der Baseler Schifferzunft verhielten sich die Dinge etwas anders[2]. Hier aber wie dort herrscht, wie in jeder Zunft, volle Gleichheit unter den Zunftbrüdern; jeder beteiligt sich an der Arbeitsleistung und erhält für seine selbstgethane Arbeit direkten Lohn vom „Kunden". Das schliefst natürlich nicht aus, dafs man, wie bei anderen Gewerben, auch Knechte verwandte. Deren gab es in Frankfurt so gut wie etwa in Strafsburg. Von Strafsburg wissen wir noch, dafs die Knechte nicht nur einem bestimmten Herrn dienten, sondern von jedem Schiffer gegen Lohnzahlung zur Fahrt gedingt werden konnten, wenn sie auch alle oder wenigstens zum Teil wie beim Handwerk in dem Hause eines Meisters als ihres eigentlichen Brotherrn lebten[3].

Die Marktschiffer bedurften mehr noch als andere Schiffer dienender Arbeitskräfte für die ununterbrochene Bedienung ihrer Schiffe und Pferde. Indessen beteiligten sie sich anfänglich, wie die gewöhnlichen Schiffer, immer oder doch meistens selbst an der Arbeitsleistung. Aber wie nahe lag es, den Knechten dieselbe ganz zu überlassen, wenn nicht für immer, so doch in Zeiten schwächeren Verkehrs!

Dazu ist man in der That wohl schon vor 1413 übergegangen. In der städtischen Verordnung aus diesem Jahre (s. S. 17 f.) wird mit der Möglichkeit gerechnet, dafs auch das Gesinde die Passagiere der Marktschiffe überfordere; man bedroht Gesinde wie Marktschiffer im Übertretungsfalle mit Bufse.

Um die Mitte des 15. Jahrhunderts kommt dann, neben der Bezeichnung „martschiffer" für den Unternehmer, der Ausdruck „martschifferknecht" oder „der margschiff fure-

---

[1] Beim Personentransport entschied der Würfel darüber, wer von den Mitgliedern der Zunft die Fahrt übernehmen solle. (Löper, l. c. p. 152, Art. 4; 157, Art. 14).

[2] S. u. S. 34.

[3] Löper, l. c. 169 f., Art. 43 f.

knecht“ für die Knechte auf[1]. Das Marktschiff ständig zu fahren, wird als ihr Beruf angesehen. Von einem Wigand, der 1452 als „Wigand im martschiff“ bezeichnet wird[2], heifst es 1472: „Wigant, des doktors knecht, der hat das margschiff gefurt“[3], und wir erfahren dann weiter seine Aussage über die Abnahme des Geleitgeldes. Er ist also zweifellos dauernd mit dem Marktschiff gefahren. In den Frankfurter Bedebüchern aus dieser Zeit ist meist „ein martschiffer“ und „ein martschifferknecht“ aufgeführt[4]. Auch in den Frankfurter Botenbüchern finden wir Eintragungen über Ausgaben für Versendung von Briefen, die „dem martschifferknecht“ oder „dem schiffknecht im martschiff“, „dem schiffknecht“, zur Beförderung übergeben werden[5]. Die Marktschiffer scheinen also immer einen Schiffsknecht gehabt zu haben, dem sie die Leitung der Fahrt für gewöhnlich überliefsen. Daneben brauchten sie natürlich noch einen Pferdeknecht, und in Mefszeiten bedurfte der „fureknecht“ wohl noch weiterer Unterstützung. Genauer nachzuweisen, wie weit sich die Marktschiffer selbst an der Arbeitsleistung beteiligt haben, ist nicht möglich[6]. Die technische Befähigung zur Schiffahrt haben sie wohl immer gehabt; eine Unternehmung im Sinne unserer heutigen Grofsbetriebe ist die Marktschiffahrt wohl nie gewesen. Auch im 16. Jahrhundert haben die Marktschiffer die Leitung der Fahrt nicht gänzlich ihren Knechten überlassen, wenn auch im Jahre 1552 die unregelmäfsige Ankunft der Marktschiffe, über die man damals sehr klagte, seitens des Frankfurter Rats darauf zurückgefürt wurde, dafs „die markschiffer nit selbst zu den sachen sehen, sunder die unnutzem gesind vertrawen“[7]. In der später zu besprechenden Kurmainzischen Marktschiffordnung von 1573 wird den Marktschiffern ausdrücklich befohlen, wöchentlich wenigstens einmal das Marktschiff selbst zu fahren. Im 15. Jahrhundert, besonders in dessen erster Hälfte, ist die Beteiligung der Eigentümer wohl bedeutend stärker gewesen. Dafs aber auch damals die Marktschiffer die Schiffahrt häufig ihren Knechten

[1] Bücher, l. c. p. 406, Tab. XXIX.

[2] F. Bürgerm. b. 1452/3, fol. 58a.

[3] St.A.F.R.S. N. 2446, Abs. 11 u. R.S. 5775 (Fasc. 80) gedr. Hummel, l. c. p. 358.

[4] Nach den mir gütigst zur Verfügung gestellten Vorarbeiten zum 2. Bd. v. Bücher, Bev. v. F.

[5] Z. B. in den Botenbüchern von 1413, 1437, 1444, 1476, 1479. — Meistens heifst es sonst: „ein brief im schiff zu fertigen.“

[6] Einmal (1430), F. Rechenb. 1430/1, fol. 22b, begegnet uns eine „Else Wißharen, schiffrauwe im margschiff“, welche Frankfurter Bürgerin wird und das übliche Bürgerschaftsgeld von 10 ℔ 4 ß zahlt. Ob dieselbe ihren Beruf wirklich selbst ausgeübt hat oder nur durch ihre Knechte hat ausüben lassen, liefs sich leider nicht feststellen.

[7] St.A.F.R S. Mainz 9381, No. 3.

anvertrauten, begreift sich schon wegen der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse der Marktschiffer.

Kapitalkräftig geworden, verfügten sie über mehrere Fahrzeuge. Bot sich eine Gelegenheit, so konnten sie daher auch andere Transporte übernehmen, während dann die Marktschiffe von den Knechten besorgt wurden[1].

Sodann aber beschränkte sich die wirtschaftliche Thätigkeit der Marktschiffer nicht auf die Ausübung des Schiffergewerbes. Diese war ja auch bei gewöhnlichen Schiffern mit der Beschäftigung in einem anderen Berufe verbunden, in den meisten Fällen wohl mit der Fischerei[2]. In Frankfurt kommt einmal die Verbindung von Schiffer- und Kistenergewerbe vor[3]; ein anderes Mal ist ein Kercher gleichzeitig Schiffer[4]. In Basel war infolge der Einteilung der Schiffer in drei Klassen, die sich wöchentlich in der Ausübung des Berufs ablösten, die Thätigkeit der Mitglieder jeder Klasse in ihrem Hauptgewerbe immer zwei Wochen lang lahmgelegt; man riet ihnen einfach, sich während dieser Zeit auf andere Weise zu ernähren, etwa durch Fischen oder Bauen[5].

Unsere Marktschiffer sind anscheinend zum grofsen Teil gleichzeitig Landwirte gewesen, was ja wegen der Pferdehaltung sehr natürlich ist. Dem Marktschiffer Henne von Ruckingen werden ca. 1422 vier Kühe zu Bischofsheim[6], Hirman Hanczel, seinem Bruder[7], nach ihm „schiffman in dem Franckenforter mairtschiff“, 1438 drei Pferde aus einem Pflug zwischen Weisenau und Mainz[8] geraubt. In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts besitzt der Mainzer Marktschiffer Herig zum Krug mit einem Frankfurter Bürger zusammen einen Hof und 5 Huben Artland in Ober- und Niederliederbach bei Höchst „frei und unbeschwert und eine der Huben dienst- und betfrei.“ Sie verkaufen ihr Eigentum für 315 rheinische Gulden[9]. Was spricht nun dagegen, dafs die Schiffer bisweilen in ihrer Wirtschaft selbst thätig waren? Möglich war es sogar, dafs der Schiffahrtsbetrieb als Nebenberuf, die Landwirtschaft als Hauptberuf angesehen wurde. Je mehr

[1] Einige solche Fälle sind überliefert. Dahin kann man z. B. die Benutzung des „grofsen martschiffs“ durch König Sigmund und später durch Friedrich III. rechnen (vgl. S. 13, Anm. 4). Im Jahre 1496 besorgte der Marktschiffer Hammans Henne dem Frankfurter Rat einen grofsen Weintransport aus dem Rheingau nach Frankfurt für 22 Gulden (F. Rechenb. 1495/6, fol. 86b, 1496, März).

[2] In Frankfurt ist z. B. der Frühschiffer Heinrich Rietpusch zugleich Fischer (St.A.F.R.S. 5293, Fasc. 71, Bl. 180, 1462 und Fasc. 72, Bl. 55 b.

[3] Bücher, l. c. p. 418.

[4] ibid. p. 420.

[5] Ochs, l. c. III, p. 201 f.

[6] St.A.F.R.S. 1860, Bl. 4 a, 1422.

[7] S. 19, Anm. 4.

[8] St.A.F.R.S. 3687, 1438.

[9] Mone's Zeitschrift für die Gesch. d. Oberrheins XI, 317.

das der Fall war, um so eher waren die Marktschiffer veranlafst, die Sorge für die Schiffahrt ihren Knechten zu überlassen.

Über ihr sonstiges Verhältnis zu ihrem Gesinde ergiebt sich aus den Quellen nichts näheres. Vielleicht, dafs das „gesinde" noch nach alter Weise zum Haushalt des Herrn gehörte, wenngleich das besonders dann, wenn die Marktschiffer sich mehr von der Schiffahrt zurückzogen, unwahrscheinlich gewesen sein dürfte. So läfst sich auch nicht bestimmen, ob die Knechte reinen Arbeitslohn oder, wie die Gesellen beim Handwerk, nur einen geringen Lohn empfingen, dafür aber von ihrem Brotherrn unterhalten wurden. Sicher aber nahmen die Ausgaben für das Gesinde eine bedeutende Stelle im Budget der Marktschiffer ein[1]. Nimmt man nun noch die Aufwendungen für Anschaffungen und Unterhaltung von Geschütz und sonstigen Waffen zur Sicherung des Transportdienstes hinzu, so wird klar, dafs die Steigerung der Intensität des Betriebes mit einer bedeutenden Vermehrung und höheren Ausbildung der Betriebsmittel zugleich eine erhebliche Steigerung der Kosten des Unternehmens verursacht hatte.

Trotzdem kann es keinem Zweifel unterliegen, dafs die Marktschiffahrt sich im Laufe des 15. Jahrhunderts immer mehr gehoben, dafs das Unternehmen sich also rentiert hat.

Verdankt wird dieser Erfolg, wenn man von dem Vorhandensein eines entsprechenden Verkehrsbedürfnisses[2], das ja die erste Bedingung für die Existenz der Marktschiffe war, absieht, vornehmlich der fast gänzlichen Beseitigung oder Niederdrückung der Konkurrenz. Freilich wird diese ihrerseits wieder bedingt durch die Vorzüge der Marktschiffahrt, besonders durch deren Billigkeit.

In Frankfurt gab es im Jahre 1355 eine Schifferzunft als fachliche Genossenschaft[3]. Im Jahre 1377 ist sie bereits verschwunden und taucht in der ganzen Frankfurter Geschichte nicht wieder auf. Die Zahl der Schiffer ist in Frankfurt im Vergleich zu anderen, an schiffbaren Flüssen gelegenen Städten eine erstaunlich geringe. In Basel gab es 1430 34—36 Mitglieder der Schifferzunft[4], (zünftige) Schiffer und Fischer[5] 1451 93. In Mainz zählte man 1475 6 Steuerleute und 31 Schiffer[6]. Von Strafsburg ist uns keine Ziffer überliefert; nach Löper nahm

[1] Vgl. z. B. St.A.F.R.S. 5600, 1468; 6322, 1486.

[2] Ob und in welcher Richtung sich dasselbe im Laufe des 15. Jhs. verändert hat, läfst sich mit Sicherheit schwer entscheiden. Man darf indessen wohl annehmen, dafs der Verkehr sich bis in die zweite Hälfte des 15. Jhs. gesteigert, seit 1462 (dem Jahre des Untergangs der Mainzer Stadtfreiheit) aber etwas abgenommen hat (vgl. u. S. 39 f).

[3] Bücher, l. c. p. 82, Tab. VI, p. 108, 120, 126, 136, 140, 418, 420.

[4] Ochs, l. c. III, 201.

[5] Schönberg, Finanzverhältnisse der Stadt Basel, S. 300, Anm.

[6] Hegel in den Städte-Chron. 18, 2. Abt. p. 195.

indessen die dortige Schifferzunft im Jahre 1417 den ersten Rang unter den Zünften ein[1]. Für Frankfurt dagegen hat Bücher 1440 nur sechs Schiffleute und zwei Knechte (1387 nur einen Schiffer[2]) nachweisen können[3]. In den Frankfurter Bürgerbüchern sind — abgesehen von den Marktschiffern — in den Jahren 1311—1350 drei Schiffer, von 1351—1400 keiner, von 1401—1450 deren sechs (und sechs Knechte), von 1451—1500 vier Schiffer und vier Schiffsknechte eingetragen. Im Jahre 1356 aufserdem ein Humpeler[4].

Diese für Frankfurt so aufserordentlich schwache Beteiligung am Schiffergewerbe läfst sich nur dadurch erklären, dafs die für ihre Zeit so vollkommene Transportorganisation der Marktschiffe die freie Schiffahrt sozusagen an die Wand drückte. Diese blieb wohl im wesentlichen nur auf den mainaufwärts gehenden Verkehr beschränkt; für den viel bedeutenderen Transport nach Mainz zu hatte die Marktschiffahrt sich nahezu ein faktisches Monopol erworben. So beherrschte sie den Verkehr auf dem untern Main in der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts und in den ersten Jahrzehnten des 15. Jahrhunderts.

Dann aber, noch vor 1430, erstand neben ihr ein anderes Transportunternehmen, welches allmählich so stark wurde, dafs es die Existenz der Marktschiffe thatsächlich in Frage setzte. Es waren die sogenannten Frühschiffe.

Die Marktschiffe fuhren, wie wir wissen, von Frankfurt um 10 Uhr, von Mainz um 9 Uhr ab. Sie langten erst am späten Nachmittag, bisweilen erst in der Nacht an ihrem Ziele an, sodafs fast der ganze Tag durch die Fahrt in Anspruch genommen wurde, und die Erledigung von Geschäften von den Passagieren kaum noch an demselben Tage vorgenommen werden konnte. Es war daher begreiflich, dafs bei einem sehr regen Verkehr sich das Bedürfnis nach einer früheren Verbindung geltend machte. Zur Befriedigung desselben entwickelte sich nun im ersten Drittel des 15. Jahrhunderts auf privatem Wege die Frühschiffahrt[5].

Dabei bildete sich dieser neue Transportdienst gleichfalls zu einer regelmäfsig funktionierenden Verkehrsanstalt heraus: es kann nach den Quellen kaum zweifelhaft sein, dafs die Frühschiffe um 1430 bereits täglich fuhren, zu Berg und zu Thal[6]. So bestand zwischen Mainz und Frankfurt eine

[1] Löper, l. c. p. 143.

[2] Bücher, l. c. p. 146, Tab. XII. — Um die Mitte des 14. Jhs. war die Zahl der Schiffer in Frankfurt eine gröfsere; z. B. waren dort im Jahre 1359 nach dem Frankfurter Bedebuch aus diesem Jahre neun Schiffer und zwei Knechte.

[3] Bücher, l. c. p. 221, Tab. XV.

[4] ibid p. 406, Tab. XXIX.

[5] In einer Urkunde aus etwas späterer Zeit (St.A.F.R.S.N. 2087, 1474) werden als Passagiere, bezw. Waren, die mit dem Frühschiff befördert werden, bezeichnet „leude und gut, zu fruer zit faren mufse und des markschiffs nit erharren mugen."

[6] St.A.F.R.S. 3142, 1430. F. Ges. b. 2, fol. 56b, 1432.

doppelte Verkehrsverbindung in je zwei getrennten Schiffahrtsorganisationen.

Freilich überragte das ältere Unternehmen das jüngere an Bedeutung doch noch sehr. Die Frühschiffahrt erschien gegenüber der Marktschiffahrt doch nur als Nebenverbindung mit einer geringeren Frequenz[1]. Dementsprechend waren ihre Betriebsmittel im Vergleich zu denen der Marktschiffe minderwertig[2]. Die Fahrzeuge waren kleiner und wurden meist als Nachen bezeichnet[3]. Es kamen anfangs sogar — doch wahrscheinlich nur für den Gütertransport — die für gefährlich geltenden Humpelnachen zur Verwendung[4]. Sie werden in der ersten Zeit immer mit den Frühschiffen zusammen genannt[5]: es diente wohl immer ein gröſseres Fahrzeug für den Personen- und ein oder mehrere Humpelnachen für den Gütertransport. Aber seit etwa der Mitte des 15. Jahrhunderts nahm der Gebrauch der letzteren für die Frühschiffahrt und auch sonst immer mehr ab, vornehmlich wohl infolge von Verordnungen des Frankfurter Rats, der gegen ihre Verwendung einschritt[6]. Und zumal für einen regulären Transportdienst waren sie doch schlecht brauchbar. Wir hören jetzt nur noch von „frunachen“ und „fruweschiffen“. Indessen haben diese doch an Qualität hinter den Marktschiffen zurückgestanden[7]. Als Motor aber kam auch bei ihnen die Pferdekraft zur Anwendung[8]. Über die Höhe des Schiffslohnes bei der Frühschiffahrt erfahren wir bis 1474[9] nichts. Obrigkeitlicherseits wurde bis dahin ein bestimmter Fahrpreis nicht festgesetzt. Doch kann man wohl annehmen, daſs ein solcher auch hier sich einbürgerte, und daſs er, wie später, als er fixiert wurde, so schon jetzt noch niedriger war als der bei den Marktschiffen. Dagegen sorgte der Frankfurter Rat schon in den vierziger Jahren wenigstens zeitweilig auch bei den

---

[1] So wenigstens später (St.A.F.R.S.N. 2087, 1474).

[2] St.A.F.R.S. 3142, 1430.

[3] F. Bürgerm. b. 1449/50, fol. 106b; 1457/8, fol. 104a; 1466/7, fol. 29b.

[4] Die Humpelnachen waren nach Lexer (M.H.W.) kleine Nachen ohne Segel. Das Wort läſst jedenfalls wie die Bezeichnung „humpelkerchin“ für Karren (F. Bürgerm. b. 1441/2, fol. 95a) nicht auf groſse Schnelligkeit des Transports schlieſsen. — Die Humpelnachen finden wir schon im 14. Jh. erwähnt (F. Rechenb. 1393/4, fol. 15a); 1413 erläſst der Rat von Frankfurt eine Verordnung, wonach die Humpeler niemand in ihre Schiffe aufnehmen dürfen, wenn sie nicht selber fahren wollen (F. Ges. b. 3, fol. 70b). Vgl. dazu Anm. 6.

Übrigens fuhren die Humpelnachen auch auf dem Rhein (St.A.F.R.S. N. 2087, 1474. Geering, l. c. p. 187).

[5] St.A.F.R.S. 3142, 1430, F. Ges. b. 2, fol. 56b, 1432.

[6] F. Bürgerm. b. 1460/1 (1461, April 30) „dem zolner sagen, den humpelnachen nit laube zu geben, so sie also geverlichen schiffen.“

[7] Vgl. noch (1468) St.A.F.R.S. 5600: „fruschiffer und andere kolische zustosser . . .“

[8] St.A.F.R.S. 5293, Fasc. 72, Bl. 58 I, 1462. — 1499 hat der Frühschiffer Heinrich Rietpusch „sieben guter pferde“ (St.A.F.R.S. 7076).

[9] St.A.F.R.S.N. 2087.

Frühschiffen, wie übrigens überhaupt bei der Schiffahrt, für Erhöhung der Sicherheit der Fahrt, indem er ihnen, wie den Marktschiffen, zuerst Waffen zur Verfügung stellte[1], später aber auch ihnen, wenigstens in der Messe, befahl, selbst dafür zu sorgen[2].

Der Zweck der Mainz-Frankfurter Frühschiffahrt war, wie gesagt, Personen und Güter in der Frühe, vor den Marktschiffen, und zwar, wie wir aus späteren Quellen schliefsen können, 3–4 Stunden vor deren Abfahrt[3], zwischen Mainz und Frankfurt zu transportieren. Aber so lange nicht eine höhere Gewalt, welche Übertretungen zu strafen vermochte, ihre Abfahrtszeit genau bestimmt hatte, war die Einhaltung einer bestimmten Stunde von der Willkür der Schiffer abhängig, also im höchsten Grade unsicher.

Es stellte sich nun sehr bald heraus, dafs es keineswegs im Interesse der Frühschiffer lag, sehr frühzeitig die Fahrt anzutreten. Vielmehr wog bei ihnen die Neigung vor, die Abfahrt möglichst lange hinauszuschieben, um eventuell noch Personen und Güter aufzunehmen, die eigentlich mit dem Marktschiff befördert werden wollten oder sollten. Sie näherten daher die Abfahrtszeit ihrer Frühschiffe der der Marktschiffe immer mehr an und begannen den Marktschiffern mit um so gröfserem Erfolg Konkurrenz zu machen, als, wie schon bemerkt, der Transport in den Frühschiffen wohl von jeher noch billiger war.

Die Marktschiffer sahen ihr Unternehmen schwer bedroht; sie wandten sich an die hier kompetente höhere Macht, an den Rat der Stadt Frankfurt — Mainz tritt gegenüber Frankfurt immer mehr in den Hintergrund — mit dringender Beschwerde[4]. Es war keinen Augenblick zweifelhaft, auf welche Seite sich der Rat stellen würde. Die Existenz der Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt war für die Bürger und Einwohner von Frankfurt eine Notwendigkeit[5]. Auch war ja ihre Organisation doch noch trefflicher als die der Frühschiffahrt[6]. So wurden die Frühschiffer denn in die ihnen gebührenden Schranken gewiesen. Ihre Abfahrtszeit wurde von oben herab fixiert, zuerst wohl noch von dem Frankfurter und Mainzer Rat

---

[1] F. Bürgerm. b. 1441/2 (Juli 20.), vgl. S. 28, Anm. 5.

[2] „Nach allen schiffluden schicken und mit ine redden, sich bestellen in iren schiffen mit geschutze und pulver (F. Bürgerm. b. 1448/9, fol. 24b).

[3] s. S. 39.

[4] St.A.F.R.S. 3142, 1430.

[5] ibid.: „und nit gut wer, daz soliche redeliche fart mit den margschiffen, als lange zit gewest ist, sulte vergenglich werden“ — (vgl. auch St A.F.R.S. 5600, 1468).

[6] ibid. „und auch nit so felich und fridelich ist in den [fruweschiffen] zu faren — vgl. auch vor. Anm.

gemeinsam (1430: für die Zeit von Ostern bis Michaelis auf 6 Uhr morgens, von Michaelis wieder bis Ostern auf 7 Uhr)[1], dann (1432)[2] noch einmal von Frankfurt allein für das Frankfurter Frühschiff auf dieselben Zeiten[3]. 1458 gestattet der Rat dann den Frühschiffen, im Winter bis 8 Uhr am Ufer zu halten[4]. Die Absicht, die dieser Verordnung zugrunde liegt, spricht sich klar aus in dem Zusatz: „doch daz sie (die Frühschiffer) wol fruwer anfaren mogen“[5].

So gab es je zwei private, rechtlich anerkannte Transportunternehmungen, deren gegenseitiges Verhältnis gesetzlich geregelt war.

Ungefähr ein Menschenalter lang scheint in der That der für das Verkehrsleben so nützliche Einklang der beiden Schifffahrtsunternehmungen kaum gestört worden zu sein. Aber dann begannen die Verhältnisse sich wieder zu ändern. Schon 1450 mufste der Frankfurter Rat die Frühschiffer durch den Zöllner ermahnen lassen, rechtzeitig zur bestimmten Stunde anzufahren[6]. 1458 wurde dann, wie wir sahen, die Abfahrtszeit nochmals normiert[7]. Aber in den sechziger Jahren trat der alte Zustand wieder ein, wie er um 1430 gewesen war. 1464 klagen die Marktschiffer, dafs die Frühschiffer sich nicht nach dem Herkommen richten[8] — natürlich bezüglich der Abfahrtszeit —, und im Jahre 1468 reichen sie jene wohlstilisierte Beschwerde an den Rat ein, in der sie sich auf das heftigste über die Konkurrenz der Frühschiffer, die durch deren „langes halten“ bedingt sei, beklagen und geradezu mit Einstellung ihres Betriebes drohen[9].

Der tiefere Grund für die Thatsache, dafs die Frühschiffe die gesetzlich verordnete Abfahrtszeit nicht mehr einhielten, mag wohl zum Teil darin zu suchen sein, dafs nach dem Untergang der Mainzer Stadtfreiheit, der auf den Wohlstand

---

[1] St.A.F:R.S. 3142, 1430.

[2] F. Ges. b. 2a, fol. 98b.

[3] Nach einem offenbar nur vorübergehenden Versuch, die Frühschiffe erst um 8 Uhr fahren zu lassen (St.A.F.R.S. 3142, Zusatz. F. Ges. b. 2, fol. 56 b; 2a, fol. 98 b). — Ebensowenig konnte von der 1466, Sept. 16. (F. Bürgerm. b. 1466/7, fol. 29 b) erteilten Erlaubnis, bis 9 Uhr mit der Abfahrt warten zu dürfen, auf die Dauer Gebrauch gemacht werden.

[4] F. Bürgerm. b 1457/8, fol. 104a, 1458, April.

[5] F. Ges. b. 2, fol. 56 b; 2a, fol. 98 b.

[6] „Dem zolner sagen, die fruenachen zu rechter zit morgens heissen anfaren“ (F. Bürgerm. b. 1449/50, fol. 106b (1450, April 23).

[7] s. Anm. 4.

[8] Das geht hervor aus einer Stelle im Bürgermeisterbuch von 1463/4 (fol. 95a; 1464, April 30. — Lersner, Chron. II, 770; Orth, Abhdl. von den „berühmten zwoen Reichsmessen“ 1765, p. 252), nach der den Marktschiffern versprochen werden soll, „es mit den fruenschiffen zu halten, als auch herk*ommen* ist“, sofern sie für Ausrüstung ihrer Schiffe mit Geschütz und dergl. sorgen.

[9] St.A.F.R.S. 5600.

der Stadt Mainz so überaus nachteilig wirkte[1], der Verkehr zwischen Frankfurt und Mainz das Jahr über nicht mehr bedeutend genug war, um für den Betrieb zweier Transportanstalten auszureichen.

Dazu kam dann noch, dafs die Marktschiffer gegenüber der drohenden Konkurrenz der Frühschiffer bei dem Frankfurter Rat keine oder nicht die genügende Unterstützung mehr fanden[2]. Und wenn sie auch ihr Unternehmen noch nicht aufgaben, so ward der Betrieb doch bedenklich ins Wanken gebracht[3].

Da kam Hilfe von einer andern Seite. Aber zugleich wurden wesentliche Änderungen in dem rechtlichen und wirtschaftlichen Charakter der Marktschiffahrt eingeleitet.

Diese tritt damit in eine neue Periode ihrer Entwickelung ein.

Zum Verständnis dieser Wandlungen aber erscheint es nunmehr nötig, einen Blick auf die rechtlichen Beziehungen der bisher vornehmlich von der wirtschaftlichen Seite geschilderten Anstalt zu werfen.

II.

Die öffentlich-rechtlichen Beziehungen der Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt.

Im Jahre 1391 verlieh König Wenzel, wie erwähnt[4], die zwei auf dem Main fahrenden Marktschiffe der Stadt Mainz bis auf Widerruf, mit der Bestimmung, dafs sie den Schiffern gegenüber das Interesse des Publikums bezüglich des Schifflohns wahrnähme.

Im Lichte dieser Wenzelschen Urkunde erscheinen die Mainz-Frankfurter Marktschiffe als fiskalische Verkehrsmittel.

Die Existenz fiskalischer Transporteinrichtungen auf dem Main läfst sich nun aber schon zwei Generationen früher nachweisen. Es sind das die zum Frankfurter Sal gehörenden Fronschiffe.

Sie begegnen uns in Urkunden Ludwigs des Bayern aus dem Jahre 1332[5], 1333[6], 1338[7] und 1346[8], in denen dieser den Frankfurter Sal nebst den dazu gehörigen Häusern und

---

[1] Das ergiebt sich aus der Schilderung bei Hegel, Städte-Chron. 18, 2 Abt., p. 171—187; 194—196.

[2] Hierhin gehört, dafs 1466 den Frühschiffern erlaubt wurde, bis 9 Uhr am Ufer zu halten (s. S. 39, Anm. 3).

[3] St.A.F.R.S. 2087, 1474.

[4] Vgl. ob. S. 16.

[5] Böhmer, Cod. dipl. Moeno-Francof. p. 518.

[6] ibid. p. 519.

[7] ibid. p. 551.

[8] ibid. p. 597.

Gütern, sowie das „vach uff dem Meyn und die fronschif daselben“ an Jakob Knoblauch, einen mächtigen, ihm treu ergebenen Frankfurter Bürger, verpfändete. Weiteres über das Schicksal der Fronschiffe, über ihre Bestimmung und ihre Entstehung erfahren wir nicht.

Nun hat schon Lersner[1] die Behauptung aufgestellt, dafs die Mainz-Frankfurter Marktschiffe nichts anderes seien, als die alten Fronschiffe. Battonn[2] und andere haben sich dieser Annahme ohne weiteres angeschlossen. Bewiesen freilich ist diese Behauptung bisher nicht.

Mit Rücksicht nun auf die Urkunde Wenzels von 1391, die man bisher nicht in Betracht gezogen oder nicht gekannt hat, möchten wir den angenommenen Zusammenhang von Markt- und Fronschiffen als sehr wahrscheinlich bezeichnen. Andernfalls bleibt die Verleihung Wenzels rätselhaft.

Man könnte freilich einwenden, einmal dafs Ludwig diese Fronschiffe doch verpfändet und Wenzel daher kein Recht mehr gehabt habe, dieselben zu verleihen, und dann, dafs im Jahre 1391 von einem Rechtsanspruch des Jakob Knoblauch oder seiner Erben auf die Marktschiffe keine Rede ist. Aber liegt es nicht nahe, anzunehmen, dafs Jakob Knoblauch, anstatt für den Betrieb der Fronschiffe einen Schiffer zu mieten, sie an einen solchen verkauft habe, zumal ihm das Recht dazu in der Verpfändungsurkunde von 1346 ausdrücklich zugestanden wurde[3]?

War aber der Rechtsanspruch des Jakob Knoblauch auf die Fronschiffe nur ein vorübergehender, und waren diese in der Folgezeit im Besitz einfacher Schiffer, dann kann es nicht Wunder nehmen, wenn die Vorstellung, dafs die Schiffe ursprünglich dem Reich gehörten, noch lange lebendig blieb. Und wird man sich nicht besonders gern dann an diesen Zusammenhang mit dem Reich erinnert haben, wenn man unter der Willkür der Schiffer zu leiden hatte?

Noch im Jahre 1417, in einer Zeit, wo die alten Rechte des Reichs an die Marktschiffe wenigstens zum Teil auf den Erzbischof von Mainz übergegangen sind, begegnet uns in zwei Schreiben des Frankfurter Rats an den Junker von Eppstein und an Henne von Erlebach, dessen Amtmann, in denen er

---

[1] Chron. II, 1, p. 18. — Lersner verwechselt übrigens Fron- und Froe (= Früh)schiffe, vgl. auch Chron. II, p. 770, und dazu Orth. l. c. p. 252, „1464.

[2] Örtl. Beschreibung der Stadt Frankfurt am Main I, 15, — vgl. u. a. auch Lange, Gesch. d. fr. Stadt Frankf. a./M., Darmstadt 1837, p. 121.

[3] Böhmer, l. c. p. 599, 1346: „Wär auch, daz der vorgenante Knobelouch, Drude sein husfrawe und ir erben, die sie zwei ietzo miteinander habend oder noch mit einander mugend gewinnen, die vorgenante gut gar oder ein teil wolten versetzzen: dez sullen sie vollen gewalt haben.“

über Bekümmerung des Marktschiffs durch Henne von Erlebach klagt, der Ausdruck „des heiligen richs und unsers burgers markschiff“ [1]. Nun war, wie schon der Zusatz „unsers burgers“ ausdrückt, und wie durch eine Anzahl anderer Quellenstellen sicher belegt ist, das Eigentum an den Marktschiffen damals in Händen der Marktschiffer [2]. Aber die Stadt Frankfurt hatte die Marktschiffe als vom Reich herstammend bezeichnet, um die Aufhaltung derselben als eine Schädigung gleichsam noch des Reichsguts hinzustellen.

Ähnlich kann man sich nun auch, wenn, wie wir annehmen, Fron- und Marktschiffe identisch sind, im Jahre 1391, als das Publikum auf den Marktschiffen sich fortgesetzt durch Überforderung der Schiffer an dem Schifflohn benachteiligt glaubte, des ehemaligen Reichseigens an den Fronschiffen erinnert und König Wenzel um Abstellung angegangen haben. Wenzel mag dann vielleicht in dem Glauben, alte Rechte auszuüben, und jedenfalls auch, um sich der Stadt Mainz für ihre mannigfachen Dienste dankbar zu erweisen, die Marktschiffe an diese verliehen haben, damit sie selbst für Beseitigung der Mifsstände bei jenen Sorge trage.

Die Bedenken gegen die Annahme der Identität von Fron- und Marktschiffen lassen sich also beseitigen.

Ob nun gemäfs der Urkunde Wenzels das Eigentum an den Marktschiffen thatsächlich an die Stadt Mainz übergegangen ist, ist ungewifs, sogar unwahrscheinlich.

Die Verleihung hatte ja vor allem eine verkehrspolitische Tendenz: ihr Hauptwert lag doch auch für Mainz in dem Auftrag, für Erleichterung des Verkehrs zu sorgen.

Die nächste Nachricht über unsere Marktschiffe stammt aus dem Jahre 1399. Wieder handelt es sich um die Handhabung der Verkehrspolizei.

Diesmal ist es der rheinisch-wetterauische Landfriedensbund von 1398, der sich, hierin der Nachfolger der zu ihm gehörigen Stadt Mainz, des vornehmsten Transportmittels auf dem Main annimmt, und zwar wiederum hinsichtlich des praktisch wichtigsten Punktes, der Bestimmung der Höhe des Schifflohns [3]. Es ist also jetzt nicht mehr eine einzelne Stadt, die die Oberaufsicht über die Marktschiffe führt, sondern eine Vereinigung einer grofsen Zahl umliegender Territorien und Städte unterwirft sie ihrer Hoheit und Gewalt. Veränderungen am Eigentum der Marktschiffe sind jetzt sicherlich nicht erwachsen.

Der rheinisch-wetterauische Landfriedensbund löste sich aber schon im Jahre 1401 wieder auf.

---

[1] St.A.F.R.S. 1656, Bl. 1, vgl. ob. S. 29, Anm. 4.
[2] Vgl. ob. S. 29, Anm 4.
[3] Vgl. ob. S. 16 f.

Die rechtliche Hoheit über die Marktschiffe fiel nun nicht an die Stadt Mainz zurück. Sie ging auch nicht über an Frankfurt, oder an Frankfurt und Mainz zusammen, wie man nach der geschilderten wirtschaftlichen Entwickelung annehmen könnte.

Es ist vielmehr das Mainzer Erzbistum, welches im 15. Jahrhundert über die Marktschiffe gewisse Hoheitsrechte besitzt. Wann es diese zuerst geltend gemacht hat und wie es zu ihnen gekommen ist, wissen wir nicht. Sicher ist, dafs diese Ansprüche des Erzbischofs von den Marktschiffern und den Städten Frankfurt und Mainz anerkannt werden, also, dafs sie als rechtmäfsig anzusehen sind [1].

Als wahrscheinlich können wir immerhin annehmen, dafs Kurmainz — vielleicht in ähnlicher Weise wie früher die Stadt Mainz — mit gewissen Rechten in Bezug auf die Marktschifffahrt privilegiert worden ist.

Dabei handelt es sich zunächst um das Recht der Bestellung der Marktschiffer, das aber wohl meist nur in Form der Bestätigung der vorliegenden Rechtsverhältnisse bei Vererbung und privatrechtlich vorgenommenem Eigentumswechsel ausgeübt wird [2].

Sodann charakterisiert sich die Hoheit des Mainzer Erzbischofs über die Marktschiffe durch die Gewähr eines dauernden Schutzes, der gern mit der sonst in etwas anderem Sinne gebrauchten Bezeichnung „geleit“ ausgedrückt wird.

Nur gewährt er dies Geleit nicht für eine einzige Transportleistung, sondern er nimmt die Marktschiffer ein für allemal, d. h. jeden einzelnen für die Zeit, in der er das Unternehmen leitet, in seinen „schirm und geleide auf“ [3].

---

[1] Vgl. Anm. 2 u. 3.

[2] Im Jahre 1428 fürchteten die Städte Mainz und Frankfurt, dafs die Marktschiffe mit andern als Frankfurter und Mainzer Bürgern „mochten . . . . . bestalt werden,“ und verabredeten deshalb, den Erzbischof zu bitten, „daz er die unsern mit dem martschiff faren und bliben ließe“ (St.A.F.R.S. 3028, Bl. 1). — Deutliches Licht auf das ganze Verhältnis der Marktschiffer zu Kurmainz wirft das Verfahren bei einem Personenwechsel der ersteren im Jahre 1449. Der Eigentumswechsel geht auf privatrechtlichem Wege durch Kauf vor sich, aber mit „wissen und bewilligung“ des Erzbischofs. Dieser nimmt dann den neuen Marktschiffer mit dessen „geschirre und gesinde“ in seinen „schirme und geleite“ auf (St.A.F.R.S. 4502, Bl. 1).

[3] Im Jahre 1417 bezieht sich bei der schon erwähnten Kümmerung des Marktschiffs durch den Eppsteiner Amtmann Henne von Erlebach der Marktschiffer Henne von Ruckingen auf das Geleit des Erzbischofs: weil er in dessen „geleide und selikeit“ fahre, sei die Aufhaltung seines Schiffes eine unrechtmäfsige. Zur Beilegung der Streitigkeit erklärt er als kompetent nur den Spruch des Erzbischofs oder seines Rats oder eines Dritten, der vom Erzbischof bestimmt würde (St.A.F.R.S. 1656, Bl. 6). — Noch im Jahre 1497 bestreitet der Vitztum Johann von Bretbach der Stadt Frankfurt das Recht der freien Botenfahrt und des Kummers auf dem Marktschiff mit der Begründung, dafs das Marktschiff

Einen unmittelbaren finanziellen Vorteil brachte dem Erzbischof seine Beziehung zu der Marktschiffahrt nicht. Nur einmal, im Jahre 1428, scheint der Versuch gemacht worden zu sein, dieselbe finanziell nutzbar zu machen, und zwar durch Erhebung einer Art Gewerbesteuer, einer täglichen Abgabe an der Höchster Zollstätte in der Form des Zolls von jedem der beiden Marktschiffe[1]. Aber der Versuch scheiterte, und zwar infolge des energischen Einspruchs der Städte Mainz und Frankfurt[2].

Sieht man von diesem einen Fall ab, so mischte sich im allgemeinen der Mainzer Erzbischof in die Angelegenheiten der Marktschiffahrt nicht ein.

Der rechtliche Inhaber der Hoheit wäre zwar der nächste dazu gewesen, gleichzeitig in die wirtschaftliche Entwickelung der in seinem Schutz stehenden Verkehrsanstalt bestimmend und fördernd einzugreifen. Aber die erzbischöfliche Territorialverwaltung liefs den Dingen ihren Lauf, weil sie kein direktes Interesse an ihnen hatte. So konnten an ihre Stelle diejenigen politischen Gewalten treten, denen die Existenz der Marktschiffe zu gute kam: die Stadtkommunen Frankfurt und Mainz. Kurmainz überliefs ihnen schliefslich sogar seine eigentliche Aufgabe, den allgemeinen hoheitlichen Schutz[3], und machte seine Rechte nur noch beim Wechsel der Person der Unternehmer geltend. Und auch diese liefs es sich beschneiden. Es verstand sich fast von selbst, dafs die Marktschiffer Bürger von Frankfurt oder Mainz waren[4]. Man betrachtete es als Herkommen, dafs bei Handänderung eben nur Bürger dieser

in seines „gnedigen hern schirm und geleid“ gehe (St.A.F.R.S. 7018, Bl. 1) und dafs der Erzbischof „die martschiff mit geleid und friheit im linpatt und straum deß Meins vor vil jaren in hanthabunge“ hergebracht habe (ibid. Bl. 3).

[1] Die Abgabe sollte zwei torn. betragen (F. Rechenb. 1428/9, fol. 50a, Okt. 2.: Sendung „gein Mencze an den rad von der mertschiffe wegen, als sie an dem zolle zu Hoste igliches des tags mit zwei tornoß beladen wurden.“ — ibid. Okt. 9: Sendung „gein Erenfels mit der von Mencze frunden an unsern herren von Mencze zu werben von der mertschiffe wegen, die man an dem zolle zu Hoeste beswerte anders dan bißher“). In Zusammenhang mit dieser Zollerhebung müssen wir die S. 43, Anm. 2 erwähnte Befürchtung der Städte Frankfurt und Mainz hinsichtlich des Wechsels in der Person der Marktschiffer bringen (St.A.F.R.S. 3028; die betr. Schreiben sind auf den 2. und 3. Oktober 1428 datiert). Geplant war wohl auf Kurmainzischer Seite eine stärkere Verknüpfung der Marktschiffe mit dem Mainzer Erzbistum.

[2] Vgl. Anm. 1 u. S. 43, Anm. 2. Wir erfahren niemals wieder etwas von einer Marktschiffabgabe oder einem Versuch, eine solche einzuführen.

[3] Nur einmal hat Kurmainz einen vergeblichen Versuch gemacht, für die Marktschiffer gegenüber den Städten einzutreten (1413, infolge der Beschwerde der Marktschiffer über die „minnerung des lones“ durch die Mainz-Frankfurter Verordnung: St.A.F.R.S. 1374; vgl. oben S. 19).

[4] Vgl. die Zusammenstellung der Namen der Marktschiffer im Anhang S. 105.

beiden Städte die Marktschiffe übernahmen[1]. Als nun im Jahre 1428 (vgl. S. 43, Anm. 2) der Mainzer Erzbischof von dieser Regel abweichen wollte, gingen die Räte von Frankfurt und Mainz gegen dies Unterfangen erfolgreich vor. Ja, es wurde später von Frankfurt als notwendig angesehen, dafs, wenn ein Nichtfrankfurter Marktschiffer werden wollte, derselbe zuvor Frankfurter Bürger wurde; der Eintritt in die Bürgerschaft erscheint geradezu als Bedingung für Übernahme eines Marktschiffs[2].

Warum den Städten Frankfurt und Mainz soviel daran lag, dafs die Marktschiffer ihre Bürger waren, ist klar.

Die Einwirkung auf die wirtschaftliche Entwickelung der Marktschiffe war für sie am leichtesten, wenn die Schiffer ihre Bürger waren, sodafs sie auf dem Wege der Verordnung in die Verhältnisse ihres Unternehmens eingreifen und bei Übertretungen ihrer Gebote ihre Strafgewalt geltend machen konnten[3].

Wie dies im einzelnen geschehen ist, wie die Kommunen Frankfurt und Mainz in dieser Hinsicht in gemeinsamem Wirken, das über schriftliche Verständigung hinaus in persönlichen, besonders zu diesem Zweck veranstalteten Zusammenkünften ihrer Vertreter seinen Ausdruck fand, zusammenstanden, und wie anderseits die Marktschiffer gegenüber einer drohenden und gefährlichen Konkurrenz sich der kräftigsten Unterstützung beim Frankfurter Rat[4] erfreuten, das ist im vorigen Abschnitt dargethan. Es kennzeichnet das thatsächliche Verhältnis, wenn die Marktschiffer sich in ihren Angelegenheiten immer und zuerst an die Räte von Frankfurt, bezw. Mainz wenden, vornehmlich, wenn sie um Schutz und Unterstützung bitten[5], bisweilen sogar gerade gegenüber den Beamten des Mainzer Erzbischofs[6]. Ja, es kommt dahin, dafs im Jahre 1438 der eine Marktschiffer sein Verhältnis zu Frankfurt als ein dienstliches auffafst[7] und sein Schiff als „Franckenforter“ Marktschiff bezeichnet.

---

[1] St.A.F.R.S. 3028, 1428 „als lange zit das gehalten gewest ist.“

[2] In dem (S. 43 Anm. 2) angeführten Fall von 1449 ersucht der Mainzer Erzbischof die Stadt Frankfurt, sich zu dem neuen Marktschiffer zu verhalten, „als es biß herkommen und gehalten worden“ ist, d. h. ihn als Bürger aufzunehmen. Frankfurt weigert sich aber, weil der Betreffende sich in der Acht befinde. — (St.A.F.R.S. 4502).

[3] Vgl. z. B. 1413, F. Ges. b. 3, fol. 70a; 1414, St.A.F.R.S. 1431b (vgl. ob. S. 19).

[4] Für Mainz fehlen die Quellen gänzlich. Frankfurt war indessen auch in stärkerem Grade an der Entwickelung der Marktschiffe interessiert.

[5] St.A.F.R.S. 1656, 1417; 1860 Bl. 4a, 1422; 3142, 1430; 3441, 1435; 3687, 1438; 5600, 1468.

[6] So z. B. im Jahre 1435 (vgl. S. 27, Anm. 6).

[7] St.A.F.R.S. 6087, „und siczen uch zu dinst und zu bede.“

Wir begegnen in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts der Vorstellung, dass das Dasein dieser Transportanstalt auf den Willen einer höheren Gewalt zurückzuführen sei, dass die „martschiffe haben mussen geen von langen ziten“ etc.[1] Als diese höhere Macht aber wird in dieser Zeit nicht eigentlich der Mainzer Erzbischof angesehen, sondern die Städte Frankfurt und Mainz. Die daraus erwachsenen hoheitlichen Pflichten finden ihr Spiegelbild gleichsam in gewissen Rechten, und zu diesen gehörten unter andern das Vorzugsrecht der Mainzer und Frankfurter Bürger hinsichtlich des Fahrpreises und das Recht freier Fahrt für die Frankfurter Boten.

Deutlich erkennbar wird also in diesem Zusammenhang die Thatsache, dafs das Transportunternehmen der Marktschiffe an sich zwar in seinem Betrieb rein privat, doch — auch abgesehen von dem angenommenen fiskalischen Ursprung —, weil als Verkehrsanstalt dem öffentlichen Interesse unterworfen, auch in hohem Grade öffentlichen Charakter hatte. Dieser offenbarte sich in der Ausübung einer Verordnungs- und Strafgewalt der Städte Frankfurt und Mainz über die Marktschiffe.

So blieben die Dinge bis zum Jahre 1474.

Es folgte dann eine Periode, in der die Marktschiffe mehr den Charakter territorialer Verkehrsanstalten annahmen.

Und nicht nur sie, sondern, wie wir sehen werden, auch die Frühschiffe.

Für diese lassen sich in dem bis jetzt behandelten Zeitraum keine Beziehungen zum Erzbistum Mainz nachweisen. Aber auch sie waren öffentliche Transportanstalten geworden und wurden, wie wir wissen, gleich den Marktschiffen städtischer Gesetzgebung unterworfen.

Fortan ist ihr rechtliches Schicksal noch enger als bisher an das der Marktschiffe gebunden.

---

[1] St.A.F.R.S. 5600, 1468.

Zweites Kapitel.

Vereinigung von Markt- und Frühschiffahrt. Ausbildung beider zu territorialen Verkehrsanstalten.

I.

Die Reform Kurfürst Adolfs von 1474.

Nach dem Untergang der Mainzer Stadtfreiheit trat Kurmainz auch in dem Verhältnis zur Marktschiffahrt an die Stelle der Gemeinde Mainz. Wir wissen, dafs gleichzeitig, und vielleicht in Zusammenhang mit dieser Thatsache, die Marktschiffer bei Frankfurt nicht mehr die alte Unterstützung fanden. Sie fanden sie dafür umsomehr auf der andern Seite, bei Kurmainz. Im Jahre 1474 erliess Erzbischof Adolf von Mainz eine umfassende Ordnung für die Marktschiffer, welche bestimmt war, deren wirtschaftliche Verhältnisse von Grund aus zu verändern[1].

Nach einer kurzen Einleitung, in der über Unordnung in dem Betrieb der Marktschiffe, besonders über späte Abfahrt und Ankunft und die dadurch hervorgerufene Unsicherheit der Beförderung geklagt wird, werden zur Abstellung dieser Mängel die Abfahrtszeiten in Mainz und Frankfurt von neuem fixiert[2]. In der richtigen Erkenntnis aber, dafs der Hauptgrund für die eingerissene Unordnung in dem Nebeneinanderbestehen zweier, mit einander konkurrierender Verkehrsanstalten zu suchen sei, unterwirft Kurfürst Adolf deren gegenseitige Beziehungen einer durchgreifenden Umgestaltung.

Er vereinigt die beiden getrennten Transportdienste, in-

---

[1] St.A.F.R.S.N. 2087.

[2] Von Mitfasten bis Michaelis sollen die Schiffe von Mainz (bezw. Vilzbach) morgens um neun, von Frankfurt zwischen zehn und elf Uhr, von Michaelis wieder bis Mitfasten um acht Uhr von Mainz, um zehn von Frankfurt abfahren.

dem er für das ganze Jahr mit Ausnahme der Meſszeiten nur den Marktschiffern das Recht zuerkennt, in früher Stunde, d. h. nach Öffnung der Thore, einen regelmäſsigen Schiffahrtsbetrieb mit gemeinwirtschaftlicher Bestimmung zu unterhalten. Ausgenommen werden von dieser Bestimmung auſser den Meſszeiten die Fälle, in denen jemand „eigen schiff gedingt“ habe.

Es war allerdings ein durchaus gewaltthätiges Vorgehen gegen die Frühschiffer: die Ausführung dieser Verordnung hätte sie wirtschaftlich vernichtet. Aber andererseits wäre für die Marktschiffer durch diese Beseitigung der Konkurrenz eine auſserordentliche Erleichterung geschaffen und gleichzeitig durch Ermöglichung einer einheitlichen Leitung des Betriebes ein bedeutender Schritt zur Hebung der Verkehrsanstalt gethan worden.

Den Marktschiffern wird sodann eingeschärft, wenn sie nicht durch Krankheit oder andere dringende Ursache abgehalten würden, selbst mit ihren Schiffen zu fahren und Markt- und Frühschiffe allezeit mit tüchtigen Steuerleuten, Knechten und Pferden, mit Geschütz, Büchsen, Armbrüsten und anderer Wehr zur Genüge zu versehen.

Die Fahrtaxe wird für die Marktschiffe nochmals normiert; sie bleibt für Frankfurt und alle Nichtmainzer in alter Höhe, für die Mainzer wird sie in Mainzer Münze angesetzt; auch für die Frühschiffe wird ein — etwas niedrigerer — Transportpreis fixiert[1].

Zugleich wird als Minimum des täglichen Ertrages für die Frühschiffe die Summe von 16 albus angenommen: nur wenn dieser Betrag eingenommen werden kann, brauchen die Marktschiffer die Frühschiffe fahren zu lassen. Damit haben wir für die Frühschiffe einen sicheren Anhalt für die durchschnittliche Frequenz bekommen: — die Person sollte auf ihnen 1 albus zahlen —; die Ziffer ist etwas niedriger, als die Zahl der im Jahre 1462 auf dem Marktschiff gefangenen Frankfurter Bürger (vgl. S. 11, Anm. 2).

Endlich wird ein Ansatz dazu gemacht, den Marktschiffen für den Lokaltransport von Mainz nach Frankfurt und umgekehrt ein rechtliches Monopol zu schaffen, indem wenigstens allen rheinaufwärts nach Mainz und weiter nach Frankfurt fahrenden Schiffen verboten wird, in Mainz, oder bei der Rückfahrt in Frankfurt Güter oder Personen zur Beförderung nach Frankfurt, bezw. Mainz aufzunehmen.

Der hier kurz zusammengefaſste Inhalt der Ordnung läſst deren Bedeutung auf den ersten Blick erkennen.

---

[1] Wenigstens für die Bergfahrt: der Transportpreis sollte für die Marktschiffe für die Bergfahrt zwölf alte Heller, für die Thalfahrt einen Weiſspfennig, für die Frühschiffe beidemale einen Weiſspfennig betragen.

Mit einem Schlage hat Kurmainz die bisher von Frankfurt und Mainz ausgeübte Verkehrspolizei an sich gerissen. Frankfurt wird so energisch von jeder Beziehung zu den Marktschiffen ausgeschlossen, dafs sogar seine Bürger gleich Fremden einen höheren Fahrpreis zahlen sollen.

Die Marktschiffe werden damit von Kurmainz als territoriale Verkehrsanstalten in Anspruch genommen. Das beweist auch schon die ausdrückliche Betonung, dafs die Marktschiffe dem Erzstift „zu ordinen und zu versprechen steent.“ Und darüber hinaus auch die Frühschiffe, zu denen Kurmainz bisher noch gar keine engeren Beziehungen gehabt hatte.

Die vom Erzbischof in Anspruch genommene Strafgewalt erstreckt sich auf jeden, der die Ordnung übertritt. Die angesetzte Bufse beträgt zwei rheinische Gulden, wovon der eine in die erzbischöfliche Kammer, der andere in die Mainzer Zollkasse fliefst. Der Landesherr aber behält sich jedesmal vor, gemäfs der Art der „uberfarung“ von seinetwegen noch eine besondere Strafe zu dekretieren.

Die Beschränkung der Selbständigkeit der Marktschiffer geht nach alledem hier weit hinaus über die von den Städten geübte Praxis. Der Zweck aber der ganzen Ordnung und die verkehrspolitische Tendenz sind keine andern als die, welche uns bei den Verordnungen von Frankfurt und Mainz entgegentraten: Erleichterung des Verkehrs durch Förderung der Verkehrsanstalten. In wie weit diese Bestrebungen Ausflufs einer allgemeineren Verkehrs- und Wirtschaftspolitik der Mainzer Landesverwaltung sind, ist hier nicht zu erörtern.

Erreicht konnte das Ziel damals nur werden durch gründliche Regelung des Verhältnisses von Markt- und Frühschiffahrt. Dafs die Art, wie diese Regelung jetzt versucht wurde, wenn nicht die einzig mögliche, so doch die am sichersten Erfolg versprechende war, kann nicht zweifelhaft sein. Die Verbindung der getrennten Betriebe machte es möglich, den minderkräftigen von ihnen bestehen zu lassen, soweit es das Verkehrsbedürfnis verlangte, ohne dem andern durch Konkurrenz Eintrag zu thun. Für die Mefszeiten aber konnte man wegen des gesteigerten Verkehrs die Frühschiffahrt freigeben.

Die Vereinigung von Markt- und Frühschiffahrt war für die Entwickelung der Mainz-Frankfurter Transportanstalten notwendig. Früher oder später mufste es dazu kommen. Aber es fragte sich, ob schon damals der Zeitpunkt gekommen war, diese Änderungen durchzuführen, und ob die Art, in der dies versucht wurde, die Gewähr gab, dafs der Versuch gelingen würde.

Wenigstens das letztere war nicht der Fall. Die angeordnete Vereinigung bedeutete, wie eine plötzliche aufser-

ordentliche Hebung der Marktschiffer, so eine wirtschaftliche Vernichtung der Frühschiffer. Gleichzeitig sollte Frankfurt mit einem Schlage aus seiner dominierenden Stellung verdrängt werden.

Kein Wunder, dafs der heftigste Widerstand erfolgte. Frankfurt trat energisch für die Frühschiffer und für seine eigenen Interessen ein [1]. Und nicht erfolglos.

Im Jahre 1475 starb Kurfürst Adolf, der Vater der Neuerung. Nach seinem Tode zeigte es sich, dafs sich ein so rapider Umsturz der ganzen Verhältnisse nicht durchführen liefs.

Es schien zunächst, als ob die kurmainzische Ordnung von 1474 ohne Wirkung vorübergegangen sei.

Und doch ist sie vollster Beachtung wert. Denn sie versuchte auf einmal alles das zu erreichen, was zwei Dezennien später in allmählichem Übergang sich thatsächlich entwickelt hat.

II.

Die Weiterentwickelung der Mainz-Frankfurter Transportanstalten bis zur Mitte des 16. Jahrhunderts.

In den beiden ersten Jahrzehnten nach 1474 gab sich der Rat von Frankfurt alle Mühe, für seinen Teil das Verhältnis von Markt- und Frühschiffen durch scharfe Bestimmungen über die Abfahrtszeit der letzteren zu ordnen [2]. Er suchte offenbar zu vermeiden, dafs die Marktschiffer Ursache hätten, sich mit ihren Klagen ausschliefslich an Kurmainz zu wenden. In den achtziger Jahren des 15. Jahrhunderts sahen sich die beiden Marktschiffer noch einmal veranlafst, beim Frankfurter Rat Beschwerden über die Frühschiffer wegen deren später Abfahrt vorzubringen [3]. Sie bitten, „ordnung“ zu „machen mit martschiffen und fruschiffen“, und erklären sich bereit, selber eine bestimmte Zeit der Abfahrt (10 Uhr) genau einzuhalten und bei Übertretung sich der Strafgewalt des Rates unterwerfen zu wollen, wofern den Frühschiffern gleichfalls eine „gesaczte stund“ (5 Uhr) bestimmt werde. Zum Schlufs drohen

---

[1] Vgl. die Kanzleinotiz zu St.A.F.R.S.N. 2087, „uberkomen und anslag unser herre von Mentz von der m..tschiffe und fruschiffe wegen daruf der rad sine frunde gen Mentz schi . . und darinne ridden ließ“; und F. Bürgerm. b. 1474/5, fol. 55b (1475, Febr. 14.): „die frunde gein Mencze zum ofsliesß und von der ofseczunge der martschiffe und niderdruck*unge* der fruschiffe, Walther der alte und Ludewig schriber.“

[2] „Wan die froschiffer lenger dan ir gesaste zit halten, 1/2 fl. zu busse nemen.“ (F. Bürgerm. b. 1485/6, fol. 28b; 1485, Aug. 18. — St.A.F.R.S. 6281, 1485).

[3] St.A.F.R.S. 6322, 1486, Mai 14. — Die Frühschiffer sollten sich sogar von Fischern Passagiere haben nachfahren lassen.

sie für den Fall, dafs ihr Gesuch nicht bewilligt werde, mit Aufgabe des Unternehmens und fügen hinzu, sie würden auch ihren „gnedigen hern von Mentze umb handhabunge“ ersuchen. Im allgemeinen beweist das Dokument noch, dafs die Marktschiffer auf die Unterstützung und freundliche Gesinnung des Rats vertrauten. Und in der That wurde im Jahre 1486, wie schon 1485, den Frühschiffern anbefohlen, die bestimmte Stunde ihrer Abfahrt einzuhalten. So scheint von Frankfurt alles vermieden worden zu sein, was einen Konflikt herbeizuführen geeignet gewesen wäre [1].

Aber in den neunziger Jahren des 15. Jahrhunderts nahm die Mainzer Territorialverwaltung die alten Bestrebungen aus der Zeit Kurfürst Adolfs wieder auf.

Doch in anderer Weise. Adolf hatte, wie wir sahen, in einem Wurfe eine planvoll durchgearbeitete Reform durchführen wollen. Jetzt ziehen sich die Bemühungen der kurmainzischen Verwaltung durch ungefähr fünf Jahre hin (1494—1499). Ein einheitlicher Plan liegt ihnen nicht zugrunde. Und während Adolf in landesherrlicher Fürsorge recht eigentlich die Hebung oder Erleichterung des Verkehrswesens im Auge hatte, wiegt nunmehr die Tendenz vor, vielmehr die hoheitlichen Rechte des Erzstifts in Geltung zu bringen. Freilich, hier wie dort hängt beides eng zusammen.

Das zeigte sich sogleich bei dem für die Entwickelung der Marktschiffe noch immer wichtigsten Punkt, der Ordnung ihrer Beziehungen zu den Frühschiffen. Hier liefen die Interessen der Marktschiffer und des Mainzer Erzbistums durchaus zusammen. Die ersteren gingen auf Verdrängung der Frühschiffer, Vereinigung von Früh- und Marktschiffahrt; Zentralisation konnte aber dem hoheitlichen Einflufs der erzstiftischen Verwaltung nur förderlich sein.

Die damaligen Marktschiffer suchten daher in richtiger Erkenntnis der thatsächlichen Verhältnisse ihr Heil nicht mehr, wie noch ihre Vorgänger im Jahre 1486, bei dem Frankfurter Rat, sondern bei der Macht, der die Zukunft gehörte, bei Kurmainz. Als Mainzer Bürger waren sie Unterthanen des Erzbischofs. Als solche vermochten sie jede Einmischung Frankfurts in ihre Angelegenheiten abzuweisen. Sie sollen einmal gesagt haben: der Erzbischof von Mainz „si ir gnediger her“ und der Rat von Frankfurt habe „uber sie ganz mit nichten zu gepieten“ [2].

Gegenüber dieser loyalen Gesinnung war es für die Mainzer Verwaltung von selbst gegeben, die Marktschiffer, die

[1] S. Anm. 3 vor. S.
[2] St.A.F.R.S. 7014, 1497.

Eigentümer des weitaus bedeutenderen der beiden Verkehrsinstitute, in dem Konkurrenzkampf gegen den Frankfurter Frühschiffer (Heinrich Rietpusch) zu unterstützen — über das Schicksal des andern (Mainzer) Frühschiffers besitzen wir gar keine Quellenangaben —, zumal ja ihre eigenen Interessen dadurch nur gefördert werden konnten.

Der genannte Frühschiffer suchte naturgemäfs seine Rettung bei Frankfurt. Aber Frankfurt vermochte gegenüber der stärkeren Macht nichts mehr. So unterlag Heinrich Rietpusch in dem Kampf gegen die Marktschiffer. Die einzelnen Stadien dieses Kampfes sollen hier nur angedeutet werden.

Die kurmainzische Politik erstrebte die ausschliefsliche Hoheit über die reguläre Schiffahrt. Ausflufs dieser Politik ist es, dafs im Jahre 1494 der Frankfurter Frühschiffer gezwungen wurde, Bürger von Mainz zu werden[1].

Aber da dieser trotzdem ja auch Frankfurter Bürger blieb und sich im Gegensatz zu den Martschiffern mehr und mehr geradezu ausschliefslich als Frankfurter Schiffer betrachtete[2], ging die Mainzer Verwaltung gern auf die weitergehenden Absichten der Marktschiffer ein. Zu Michaelis 1496 wurde Heinrich Rietpusch von Mainz aus verboten, überhaupt mit dem Frühschiff zu fahren[3]. Als er dann im Oktober desselben Jahres einige Pilger von Frankfurt nach Köln zu Schiff bringen wollte, wurde er an der Zollstätte zu Höchst angehalten, mit der Motivierung, er dürfe „dem martschiff sin lude nit abschiffen." Er wurde schliefslich zwar freigelassen; aber man verbot ihm, künftig jemand nach Köln zu fahren[4]. Diese Beschränkungen der Fahrkonzession werden dann zwar

[1] „Als Heintz Rietpusch anbringt, dwil er mit dem fruweschiff feret, das er burger zu Mentz werden solle, dem viztum zu Mentz schriben, Heintzen solichs zu erlassen; item wo der viztum Heintzen der burgerschaft nit erlassen wolt, sollen alle fruweschiffer alhie auch burger werden." (F. Bürgerm. b. 1493/4, fol. 113b, und St.A.F.R S. 7031, Bl. 1, 1498).

In dieser Zeit wurde auch von dem Frankfurter Frühschiffer von Kurmainzischer Seite ein täglicher Zoll erhoben, ähnlich, wie es früher für die Marktschiffer geplant war. Nur in diesem Sinne wenigstens läfst sich die Behauptung des Frankfurter Rats verstehen, dafs das Vorgehen der Marktschiffer hinsichtlich der Vereinigung von Markt- und Frühschiffen „den zollen zů Mentz und Hoest zů betrog und abbrůch dienen" solle (St.A.F.R.S. 7031, Bl. 1; 1498). Keinen Zweifel hierüber läfst eine Stelle in einem Schreiben des Frankfurter Frühschiffers Heinrich Rietpusch (St.A.F.R.S. 7031, Bl. 10, 1498), wo es mit Rücksicht auf den Zoll, dem die Vereinigung „abbroch" thue, heifst: „ich in solichem gebruch sinen gnaden geben must."

[2] Vgl. besonders St.A F.R.S. 7076, 1499 „uf das doch euwer wisheit mitsampt den burgern wissen haben mogen zu Franckfurt ein getruwen diener schiffman haben."

[3] St.A.F.R.S. 6964, 1496.

[4] ibid.

wieder aufgehoben[1], aber auf Drängen der Marktschiffer bald wieder eingeführt (besonders für die Zeit von Michaelis bis Mitfasten)[2].

Die Reibereien wurden noch einige Jahre fortgesetzt, bis dann der eine Marktschiffer und bald auch der andere sich von dem Erzbischof die Erlaubnis erwirkten, auch Frühschiffe fahren zu lassen[3]. Gleichzeitig wird den Zöllnern zu Höchst befohlen, niemand anders zu gestatten, ein Frühschiff zu fahren. Alle Anstrengungen, die der schwer geschädigte Heinrich Rietpusch machte — er wollte sich sogar an den König mit einer „supplication“ wenden[4] —, alle Fürsprache des Frankfurter Rats für ihn konnten nichts helfen. Er mufste schliefslich, weil er seine Schiffe und Pferde nicht verkaufen wollte, die Stadt Frankfurt bitten, ihm 150 Gulden zu leihen[5].

Ihren Abschlufs fand diese Entwickelung in einer Verordnung Kurfürst Bertholds, in der die Vereinigung von Markt- und Frühschiffen dekretiert wurde[6].

Damit war die Macht der Marktschiffer aufserordentlich verstärkt. Das, was der Frankfurter Rat hatte verhüten wollen, dafs der Mainstrom den Marktschiffern „so ganz und gare“ unterworfen würde[7], war geschehen. Und, in Hinsicht auf den Frankfurter Frühschiffer. auf sehr gewaltsame Weise.

Freilich schien, wenn wir die verkehrswirtschaftliche Bedeutung dieser Entwickelung ins Auge fassen, für die Mainz-Frankfurter Transportanstalten ein Höhepunkt erreicht und für ihr gegenseitiges Verhältnis infolge der Konzentration, die einen geregelteren Betrieb als früher ermöglichte, die glücklichste Lösung gefunden zu sein.

Aber es schien nur so. Es zeigte sich, dafs die tiefer liegenden Gründe, die das Nebeneinanderbestehen der getrennten Transportdienste unmöglich gemacht hatten, stark genug waren, um auch die Existenz eines vereinheitlichten und darum kapital- und leistungsfähigeren Verkehrsinstituts, wie es durch die Vereinigung der getrennten Transportanstalten gegeben war, zu gefährden Der Verkehr auf dem untern Main war, wie sich nunmehr allmählich klar herausstellte, nicht bedeutend genug, um zwei reguläre Verkehrseinrichtungen auf die Dauer betriebskräftig zu erhalten.

Schon zehn Jahre nach dem Aufgehen der Frühschiffahrt

---

[1] St.A.F.R.S. 7014, 1497.
[2] ibid.
[3] St.A.F.R.S. 7031, Bl. 1 u. 10, 1498.
[4] St.A.F.R.S. 7031, Bl. 10, 1498.
[5] St.A.F.R.S. 7076, 1499.
[6] Die Ordnung scheint leider nicht erhalten zu sein. Sie wird erwähnt: St.A.F.R.S. 7612, 1508.
[7] St.A.F.R.S. 7031, Bl. 1, 1498.

in die Marktschiffahrt gaben die Marktschiffer freiwillig die erstere wieder auf[1]. Einige Jahre lang übernahm sie dann wieder der Frankfurter Heinrich Rietpusch[2]. Endlich erfahren wir aus einer Mainzer Marktschifferordnung von 1573[3], dafs in dieser Zeit die reguläre Frühschiffahrt, mit der Marktschiffahrt verbunden, auf die Mefszeiten beschränkt war. Für die übrige Zeit des Jahres wurden die Marktschiffer nur angewiesen, stets einen grofsen Nachen für etwaigen Bedarf in der Frühe bereit zu halten. Doch handelt es sich hierbei nur um ein Vorrecht der Marktschiffer, den Transport frühmorgens zu vermitteln, nicht um ein ausschliefsliches Recht auf denselben.

Damit scheint endgültig ein Abschlufs dieser sich durch mehrere Generationen hindurchziehenden Entwickelung erreicht zu sein.

Die erwähnte Ordnung bietet im übrigen über die Betriebsverhältnisse der Marktschiffahrt nicht viel neues. Sie zeigt eine gewisse Übereinstimmung mit der Verordnung des Kurfürsten Adolf von 1474, die ihr vielleicht direkt oder indirekt — durch die nicht mehr vorhandene Ordnung Kurfürst Bertholds — als Vorlage gedient hat. In der Einleitung werden zum Teil fast wörtlich so, wie 1474, Klagen über die Unregelmäfsigkeit in den Abfahrts- und Ankunftszeiten und über die Unsicherheit in den Marktschiffen erhoben. Als Zweck der Ordnung wird demgemäfs die Sorge für den Schutz und die rasche Beförderung und Bequemlichkeit der Passagiere hingestellt.

Daher werden nochmals die Abfahrtszeiten und aufserdem die Dauer des Aufenthalts in Höchst fixiert. Die Schiffe sollen ferner mit Gütern und angehängten Nachen nicht „uberladen“ werden, damit die Personenbeförderung ungehindert vor sich gehen kann. Andererseits sollen die Marktschiffer stets für den Bedarf genügendes Betriebsmaterial bereit halten. Über die Beschaffenheit desselben werden genaue Vorschriften gegeben bis auf die Tische und Bänke in den Schiffen und die Stege und Brücken, die bei der Anfahrt verwandt wurden.

Besonderer Wert wird darauf gelegt, dafs die Steuerleute erfahren und tüchtig sind.

Die Marktschiffer selber sollen wenigstens wöchentlich

[1] St.A.F.R.S. 7612, 1508.

[2] St.A.F.R.S. 7612, 1508; 7731 I, 1510. — Heinrich Rietpusch stirbt 1516. Frankfurt verwendet sich für seinen Sohn bei Kurmainz und bittet, ihn als Frühschiffer folgen zu lassen. Aber die Bitte scheint nicht gewährt worden zu sein. Vgl. noch St.A.F.R.S. 8071, 1515; 8154, 1516; 8278, 1518. — Über die Weiterentwickelung im einzelnen werden wir nicht unterrichtet. Das Endresultat liegt in der Marktschifferordnung von 1573 vor (St.A.F.R.S. Mainz 9969 II).

[3] St.A.F.R.S. 9969, Bl. 2.

einmal mit den Schiffen auf- und abfahren. Die Fahrtaxe wird auf zwei Batzen für die Berg- und Thalfahrt festgesetzt. Auch für den Warentransport soll nicht mehr als der „gebührliche“ Lohn gefordert werden. Genaueres über diesen erfahren wir jetzt ebensowenig wie früher. — Besonders dringend wird eingeschärft, dafs die Zollstätte zu Höchst nicht umgangen werden soll, indem etwa Güter an andern Stellen zwischen Mainz- und Frankfurt aus- oder eingeladen würden, oder indem man nicht an der Höchster Seite anfahre. Auch sollen die Schiffer über jede Frevelthat, „so sich . . in- oder außerhalb den schiffen zutrecht“, nach Höchst berichten, sofern dieselbe „dieß orts zu wissen und zu verhandeln gebührt.“ Ferner sollen die beiden Marktschiffer sich untereinander wegen der zwischen Mainz und Frankfurt zu transportierenden Güter keine Konkurrenz machen, sondern sich immer gütlich verständigen. Endlich wird den Schiffsknechten anbefohlen, die Passagiere anständig zu behandeln und auch für genügenden Bedarf an Konsumtibilien zu sorgen[1]. Für die Weinlieferung in die Restauration der Schiffe hat Höchst ein Monopol.

Die Ordnung sollen die Marktschiffer auf dem Zoll zu Höchst zu halten geloben. Jede Übertretung wird mit Strafe und Verlust des Schiff- fahrtsrechts bedroht.

Man sieht, bedeutende Änderungen in dem Betrieb der Marktschiffahrt werden nicht getroffen. Einige unwesentliche Neuerungen charakterisieren nur die gesteigerten Ansprüche der Reisenden und die bis ins Einzelnste gehende landesherrliche Fürsorge.

Die ganze Ordnung aber beweist, dafs Mainz sich inzwischen die Hoheitsrechte über die reguläre Schiffahrt auf dem Main völlig angeeignet hatte.

Wir sahen, dafs das Streben der mainzischen Politik schon in den neunziger Jahren des 15. Jahrhunderts auf eine solche herrschende Stellung gerichtet war. Alle gewohnheitsmäfsig überkommenen Rechte Frankfurts wurden damals kurzer Hand beseitigt. Die Frankfurter Boten durften nicht mehr umsonst mit den Marktschiffen fahren[2]. Die Frankfurter Bürger wurden mit Rücksicht auf die Personentaxe als Fremde be-

---

[1] Vgl. auch Quell. z. Frkf. Gesch. II, 339, 33, 1547 („wein, fisch und was zur proviant gehörig,“ wird aus dem Marktschiff geraubt).

[2] St.A.F.R.S. 7018. Bl. 1, 1497, Okt. 24. F. Bürgerm. b. 1497/8, fol. 62b. Zwar lesen wir F. Bürgerm. b. 1497/8, fol. 63b, dafs sich „der martschiffer die botten fri faren zu laißen willig finden laißen wullen, so ferne sich die botten mit zugriffen schicklich halten.“ Aber schon 14 Tage später will der Rat von Frankfurt „der boten halber . . . ein zit lang stille steen“ (F. Bürgerm. b. 1497/8, fol. 71a, Novbr. 6.).

handelt[1]. Ja, sogar das Krahngeld von den mit dem Krahne in das Marktschiff gehobenen Gütern zu erheben, wird den Frankfurtern verboten[2].

Dies Vorgehen der Mainzer Behörden wird damit begründet, dafs die Marktschiffe seit alter Zeit in dem Geleit und Schutz des Erzbischofs führen, demzufolge die bisherige Handhabung der Frankfurter Anmafsung sei. Klar erkennbar wird hier von der Mainzer Verwaltung aus dem Geleitrecht und der Schutzhoheit eine allgemeine Hoheit und Herrschaft über die Marktschiffahrt abgeleitet.

Frankfurt mufste im wesentlichen sofort nachgeben[3]. Nur in Einem Punkte kam es zu heftigen Auseinandersetzungen.

Er betraf die Gerichtsbarkeit (den „Kummer" oder „Gerichtzwang") auf den Marktschiffen[4]. Frankfurt hatte im Jahre 1497 an seinem Ufer einen Knecht im Marktschiff bekümmert, und sofort erhob Kurmainz energischen Protest mit Hinweis auf sein Geleitrecht. Frankfurt bestritt, dafs Mainz jemals am Frankfurter Ufer Geleitrecht besessen habe.

Es kam zu einer Abmachung in Mainz zwischen den Mainzer und Frankfurter Bevollmächtigten. Darnach verzichtete Frankfurt auf das Recht des Kummers auf dem Marktschiff, gleichviel ob dies noch an seinem Ufer halte oder schon in der Fahrt begriffen sei. Ausgenommen werden — doch nur für das noch am Frankfurter Ufer haltende Marktschiff — nur zwei Fälle: bei Flucht in das Marktschiff wegen Totschlags oder wegen Schuld darf Frankfurt seine früher gehandhabte Gerichtsgewalt ausüben.

Wie ungünstig diese Verabredung für Frankfurt war, bedarf keiner Erörterung.

Der Rat billigte sie auch keineswegs. Es sei ihm, führte er aus[5], dadurch an seinem „gerichtzwang," der vom Reiche herstamme, Abbruch gethan; auch würden die Bürger von Frankfurt und die Messebesucher schwer geschädigt. Seinerseits schlägt nun Frankfurt eine Reihe von Bestimmungen vor, die offenbar von einem Juristen ausgearbeitet sind. Sie fufsen ganz auf dem römischen Recht: sie operieren mit den römisch-rechtlichen Begriffen der Actio, der Kontrakte und Quasikontrakte, der Delikte und Quasidelikte. Übrigens wurde dem Erzbischof

---

[1] „Wir haben euch . . . . . . uf der margtschiffer anbringen, wie ir inen geboten haben, von den unsern als von frembden, die nit von Mentz seien, zu nemen, durch unsern schriber Melchior Swartzenberg das solichs nit sin, soll berichten lassen." Schreiben des Frankfurter Rats an Johann von Breytbach, Vitztum zu Mainz: St.A.F.R.S. 7018, Bl. 4), vgl. auch F. Bürgerm. b. 1497/8, fol. 71a; 97b.

[2] F. Bürgerm. b. 1497/8, fol. 63b; St.A.F.R.S. 7018, Bl. 3f, 1497.

[3] F. Bürgerm. b. 1497/8, fol. 71a.

[4] St.A.F.R.S. 7018; 7031, und die citierten Stellen aus dem Bürgermeisterbuch von 1497.

[5] St.A.F.R.S. 7018, Bl. 8.

selber eine Mehrzahl von Vorschlägen unterbreitet, solche, die das Frankfurter Recht stärker, und solche, die es weniger scharf betonten.

Auszurichten vermochte der Rat freilich nichts damit.

Die Streitigkeiten über diese Angelegenheit scheinen dann im Laufe des 16. Jahrhunderts wiederaufgenommen worden zu sein, bis endlich im Jahre 1584 ein ausführlicher Vertrag zwischen Kurmainz und Frankfurt ihnen ein Ende bereitete[1]. Es sollten jetzt folgende Bestimmungen Geltung haben:

Wenn jemand wegen peinlicher Vergehen zu Frankfurt vor Gericht gezogen werden soll und ins Marktschiff flieht, darf der Rat von Frankfurt ihm aus den Marktschiff fordern, wenn es noch am Frankfurter Ufer hält oder noch nicht über das Bollwerk am Mainzer Thor hinausgefahren ist. Sollten die Schiffer die Auslieferung des Thäters verweigern, oder die Leute im Marktschiff ihn nicht bezwingen können, oder sollte das Schiff leer sein, so darf der Rat den Thäter selber aus dem Schiff holen. Ist dies aber schon über die oben bezeichnete Stelle hinausgefahren, so hat sich der Rat in der Sache an den Erzbischof zu wenden.

Wenn jemand um Schuld zu Frankfurt vor Gericht gezogen werden soll und er oder seine Güter sich im Marktschiff befinden, so soll der Rat beide aus dem Schiff ans Land fordern und, falls die Schiffer die Auslieferung verweigern sollten, den Schuldner und seine Güter selber ergreifen dürfen. Aber wiederum nur dann, wenn das Schiff noch nicht hinter dem Bollwerk am Mainzer Thore ist.

Hinzugefügt wurden noch einige Bestimmungen, die die Gerichtsbarkeit über die Marktschiffer selber betrafen:

Wer eine Klage gegen die Marktschiffer in causis civilibus führen will, darf diese nicht im Marktschiff aufhalten, sondern hat sich an den Erzbischof als an die ordentliche Obrigkeit zu wenden.

Wenn die Marktschiffer oder ihre Diener etwas nach Frankfurt zu fahren angenommen haben und darüber oder über den Lohn dort Streitigkeiten entstehen, oder wenn jene etwas zu Frankfurt schuldig sind, hat der Rat von Frankfurt darüber zu erkennen.

Ist ein Diener eines Marktschiffers Bürger zu Frankfurt, so hat der Rat über ihn die Jurisdiktion „indifferenter."

Die beiden letzten Bestimmungen sind nahezu selbstverständlich. In den wichtigsten Punkten ist die unumschränkte Herrschaft des Mainzer Erzbistums durchgedrungen.

---

[1] Privilegia et Pacta des h. Röm. Reichs Stadt Frankfurt a. M. 1728, p. 410 ff.

Das gilt auch von der Stellung der Marktschiffer zu Kurmainz.

Wie die Marktschiffe als landesstaatliche, kurmainzische Transportanstalten, so werden die Marktschiffer seit dem Ende des 15. Jahrhunderts als landesherrliche Schiffer angesehen. Es war nur noch ein Schritt bis zum Übergang zu einer Art von Beamtenqualität. Er wurde bald gethan. Schon im Jahre 1518 heifst es von dem einen Marktschiffer, er sei „diener" des Erzbischofs"[1]. In der Marktschifferordnung von 1573 erscheinen dann beide Schiffer in der Abhängigkeit eines Beamten des Erzstifts. Sie leisten einen Amtseid und werden nur für einen kürzeren Zeitraum (3 oder 4 Jahre), nicht auf Lebenszeit angestellt. Freilich ist damit der Betrieb der Marktschiffahrt keineswegs verstaatlicht: wirtschaftlich handelt es sich nach wie vor um ein privates Transportunternehmen. Eine besondere Besoldung war daher auch jetzt nicht nötig. Auffassen liefse sich als solche die Verleihung des Rechts, die Marktschiffe fahren zu lassen.

Der staatliche, territoriale Charakter der Marktschiffahrt war jetzt völlig ausgeprägt. Hatten ihr früher die Städte Frankfurt und Mainz gleichsam ihren Stempel aufgedrückt, so war sie nunmehr unter das straffere Scepter einer bedeutenderen politischen Macht geraten. Diese hätte wirtschaftlich den Transportdienst der Marktschiffe noch fördern können, indem sie etwa einen Anschlufs herstellte mit andern schon vorhandenen Verkehrsanstalten und so ein zusammenhängendes Verkehrsnetz schuf. Leise Spuren eines solchen liefsen sich in der vorliegenden Untersuchung hie und da nachweisen[2].

Im 16. Jahrhundert bestand eine Verbinduug zwischen Mainz und Köln[3]. Damit wäre, wie im 15. Jahrhundert in der Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt ein interurbaner, so jetzt ein interterritorialer Transportdienst entwickelt gewesen. Ob und inwiefern nun Mainz Knotenpunkt einer Mehrzahl von Verkehrsverbindungen war, die mit einander verknüpft wurden, das zu untersuchen würde aus dem Rahmen dieser Arbeit herausfallen. Zweck derselben war, die Existenz regulärer, organisierter Transporteinrichtungen im Mittelalter, vor der Entwickelung der Post, nachzuweisen. Als Muster einer solchen Verkehrsanstalt wurde die Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt erkannt.

---

[1] St.A.F.R.S. 8310.

[2] Vgl. S. 21 f.

[3] Dürer benutzte auf seiner Reise von Nürnberg nach Antwerpen im Jahre 1520 von Frankfurt bis Mainz das Frühschiff und fuhr von Mainz bis Köln im „Cöllner Schiff" (Schunk, l. c. I, 416—418). Im 18. Jhdt. gab es nach Löper (l. c. p. 67) ein Marktschiff, das von Mainz nach Köln fuhr.

Sie hat sich Jahrhunderte lang bewährt. Erst die Eisenbahn hat sie in den vierziger Jahren unsers Jahrhunderts zu verdrängen vermocht[1].

[1] Noch im „Staatskalender der Freien Stadt Frankfurt am Main" von 1844 heifst es (p. 213): „Ankunft und Abgang der Marktschiffe: Das Marktschiff fährt alle Tage um 10 Uhr vormittags von hier ab und kommt täglich zwischen drei und sechs Uhr abends hier an: hält am Fahrthor." — An derselben Stelle befinden sich im Jahre 1846 (Staatskalender p. 169) Angaben über die Taunus-Eisenbahn (Frankfurt-Castel-Biebrich-Wiesbaden).

Beilagen.

Urkunden[1].

1.

Bestimmungen des Mainzer Kaufhausbuches, die Frachten der Markt- und andern Schiffer auf Rhein und Main betr. 15. Jh.

Aus Würzb. Kr. A. Mainzer Bücher verschied. Inhalts, No. 1, fol. 29a—b. *or. mb.*

Mit Auslassung des letzten Passus auch: Würzb. Kr. A. Mainzer Bücher verschied. Inhalts, No. 3 (*16. Jh.*): Reformation und Ordnung des Kaufhauses und der Stapel zu Mainz unter Kurfürst Cardinal Albrecht, fol. 17a: „Schiffleut belangende.“

Item das hinfurterß kein martschiffer oder ander schifflute, die alhie burger und wonhaftig sint, auch sunst niemants fremeds ader hemisch keinerlei geware und kaufmanschaft, die von Speier, Franckfurt den Rine und Meyne herabe, auch uberland zu wagen ader schiff alher gein Meintz komen, hinder sich in ire huser ader wonung nemen und legen sollen, sunder solich kaufmanschaft und geware zu iglicher zit in das kaufhuse foren lossen, wie van alters herkomen und gepurt hat, bi einer straff, so uft und vil das beschicht, van iglichem stuck 5 gulden sunder alle gnade zu geben.

Item so die martschiffer ader ander schiff den burgern und inwoner der stadt Meintze geware und kaufmanschaft von Franckfurt ader andern enden den Rine ader Meyne abe ader uf alher gein Meintz bringen das dieselben marschiffer ader ander schifflute solig geware und kaufmanschaft, den burgern zustende, nit mit iren geferten und geschirre sunder wissen

---

[1] Im Folgenden sind die wichtigeren der benutzten Urkunden wiedergegeben. Beim Abdruck wurde im allgemeinen nach den von Weizsäcker in den Deutschen Reichst. Akten I, LXIII ff. aufgestellten Editionsprincipien verfahren. —

Originale und Konzepte wurden gleichmäfsig behandelt. — Das Schreibmaterial ist bei allen Urkunden mit Ausnahme der ersten Papier. Die Angabe darüber ist daher bei den Stückbeschreibungen unterblieben.

der hußmeister heim in ire huser arbeiten sollen bei einer straffe funfe gulden.

Item so eniche martschiffer ader ander schifflute, wer der ist, niemants ußgenomen, den Rine hinabe gein Binge und in das Ringkauve farn und an den enden kaufmanschaft, was der ist, von truckem [!] ader gesalzen gutern spaden und den Rine uf biß gein Meintz mit derselben kaufmanschaft faren wurde, das dieselben, die also gespadt haben, so sie mit solicher kaufmanschaft gein Meintz komen, dieselb geware uf land legen und roren, auch was sich mit dem krane zu arbeiten gepurt, heben lassen und niemants mit enicher kaufmanschaft fur faren bei einer straff van iglichem stuck, so vil das geschicht, 10 gulden.

Item das kein schiffman, der uf dem Binger fare und die selben martschiff furen, van enichem burger ader ußman keinerlei geware und kaufmanschaft annemen sal, den Rine hinabe zu furen, sunder wissen der hußmeister und une ein zeichen uß dem kaufhuse bi einer straff funf gulden.

Item das kein martschiffer ader ander schifflute keinem schiffman, der den Rine und Meyne uf ader abe farn wil, keinerlei geware und kaufmanschaft un wissen und willen der hußmeister, auch an beisin eins gesworn kaufhuseknecht bei nacht uberslagen, in ader ußladen und mit iren treisseln ader zugen heben zu lassen bi einer straff 5 gulden.

Item von hundert gebund spull roer sal man geben 4 albus zu hußgelt, eß sei außwendig deß kaufhuß ader inwendig des kaufhuß.

2.

König Wenzel verleiht die zwischen Mainz und Frankfurt fahrenden Marktschiffe der Stadt Mainz. Bettler 1391, Septbr. 11.

Aus Darmstadt. Haus und St. A., Abt. X, Abschn. 2; Fasc. No. 768, fol. 37a—b.
Frankf. St. A. R. S. N. 511. — *cop. des 16. Jhs.*[1].

[1] *Die im Darmstädter Haus- und Staatsarchiv befindliche Abschrift stammt aus Höchst, wohin nach dem Untergang der Mainzer Freiheit im Jahre 1462 die Privilegien der Stadt Mainz zum grofsen Teil gebracht wurden* (*vgl.* Städte-Chron. 18, 182, Anm. 4). *Das Original der Urkunde war nicht auffindbar; doch kann von einer Fälschung nicht die Rede sein. Wenzel ist 1391, Septbr. 11, in Bettler nachweisbar* (Pelzel, König Wenzeslaus II, 245). *Das Protokoll stimmt mit dem anderer Urkunden Wenzels aus derselben Zeit überein. — Der Kopist hat bei der Abschrift die Schreibweise seiner Zeit angewandt und dadurch ein wunderliches Gemisch von Schreibart des 14. und des 16. Jhs. hervorgebracht. Im vorliegenden Abdruck ist die Kopie, um sie möglichst lesbar zu machen, nach den auf die übrigen beigelegten (mittelalterlichen) Urkunden angewandten Editionsprincipien behandelt.*

Wir Wentzlaw, von gottes gnaden Römischer || kunig, zu allen zeiten mehrerer des reichs und kunig zu Beheim, bekennen und thuen kunt offentlichen mit diesem brieve allen denen, die in sehen oder hören lesen, das wir haben, angesehen solche dinst und treuwe, als uns und dem reiche der burgermaister, rate und burger gemeinlichen der statt zu Maintz unser und des reichs lieben getreuwen oft und dicke nutzlichen und williglichen gethan haben, täglich thuen und fürbas thuen sollen und mögen in künftigen zeiten, und haben inen dorumb mit wolbedachtem muete, guetem rat und rechter wissen die zwei markschiffe, die zwischen Meintz und Franckfurt den Mayn uf und abe gehen, mit allen nutzungen und zugehörungen gnediglichen verliehen, gegeben, geben und verleihen in die in craft dieses priefs und Römischer küniglicher macht, zu haben und zu geniessen von allermeniglich ungehindert darauf, das sie versehen, das die leute, die uf und ab wandeln und ziehen, von den schiffleuten mit dem lone nicht beschwert werden, in keine weiß. und diese unser gabung soll weren biß uf unser widderruffen mit urkunt dis priefs versiegelt mit unserm kuniglicher maiestat insiegel. *1391, Septbr. 11.*

Geben zuw Bettler nach Christus geburt dreizehenhundert jar und darnach in dem einundneunzigsten jare des montags nach unser frawen tag nativitatis, unserer reiche des Behaimischen in dem 29. und des Römischen in dem sechzehenden jaren.

3a.

Schreiben des Frankfurter Rats an die Stadt Mainz wegen verspäteter Ankunft der Marktschiffe. 1410, Oktbr. 27.

Aus Frankf. St. A. R. S. 1191a. *conc.*

Mencze.

Unsern fruntlichen dinst zuvor. ersamen wisen lieben besundern frunde. als iz leider iczunt ubel und sorglich in den landen steet, des sin wir gar ernstlichen gewarnt worden, daz man die merktschiffe meine zu understeen zu lenden und zu beschedigen, und wand nu dieselben merktschiffe dicke gar verre in die nachte bi uns komen, daz faste sorglich ist, als wir meinen, herumb so gefiele uns wole und biden uch auch mit ganzem flisse, daz ir bi uch bestellit, daz sie da uf soliche zide anfaren, daz sie zitlichen und bi tage bi uns kommen mogen, desselben glichen meinen wir zu bestellen, daz sie bi uns auch anfaren sullen[1] und herzu tun wullit, als wir uch *1410, Oktbr. 27.*

---

[1] *hinter* sullen *durchgestrichen:* dan sie von des zolles wegen zu Hoste auch ezlicher maße uf- gehalden werden.

1410 Okt. 27. des genzlich und besundern getruwen und gloiben, uf daz uch uwere burgere und die uwire und sust andere erbere lude und auch die unsern, den hie zuschen geborit zu wandern mit irer habe, desto minner dorfen besorgen noch in feren wandern. und last uns herumb uwer fr*untlich* beschr*iben* antwort wider wissen.

Datum in vigilia Symonis et Jude apostolorum anno xiiij^{c} x^{o}.

[In verso] Menze, merktschiffe zu rechter zit anzufaren.

3b.

Antwort des Mainzer Rats: den Marktschiffern sei befohlen, um 9 Uhr von Mainz abzufahren. 1410, Nov. 5.

Aus Frankf. St. A. R. S. 1191b. *or. lit. clausa c. sig. in verso impr.*

. . . .

1410, Nov. 5. Und han darof bi uns bestalt, und den margtschiffen ernßliche befollen, zu der nůden uren anzůfaren, of daz sie zitlichen und bi dage bi ůch kommen und desto sicher gefarn megen. dan waz wir in den oder andern sachen uwern und unsern bůrgern und den unsen und auch andern erbern luden zu nůtze, eren und stade bestellen odir gedun mochten, daz deden wir mit willen alzit gern. hernach wiße sich uwir wißheid zu riechten.

Datum quarta feria post omn*ium* sanct*orum* anno xiiij^{c} decimo.

Burgermeistere und rad zu Mencze.

[In verso]. Den ersamen, wisen bůrgermeistern und rade zu Franckefurd, unsern besundern guden frunden.

4.

Schreiben des Mainzer Rats an Frankfurt, betr. Verbot von Anfertigung falscher Würfel und Überforderung der Marktschiffpassagiere durch die Schiffer. 1413, Juni 17.

Aus Frankf. St. A. R. S. 1358. *or. lit. cl. c. sig. in verso impr.*

. . . .

. . . .

1413, Juni 17. Auch lieben frunde laißen wir uch wißen, daz wir vormals und auch nu viel clage und rede gehort han von unsern burgern und den unsern, daz die schifflude, die die zwei martschiffe zuschen uwer stat und der unsern den Meyn uf und abe furent, unser burgere und die unsern mit dem schifflone zu berge und zu dale swerlichen ubernemen und beladen, dan lude von fremden landen, und geviele uns davon woil, als verre

es uwere meinunge auch were, daz ir und wir mit den schiff- *1413, Juni 17.*
luden bestellen und in daz hefteclich ließen sagen, daz sie von uwern und unsern burgern, hinderseßen und den unsern, von eime mentschen, daz zu sinen dagen kommen were, zu berge von unser stat den Meyn uf bis bi uch zu Franckenfurt zu faren 12 alte heller und von uwer stat den Meyn herabe bi uns gein Mencze nůn heller und nit mee nemen sullen, uf daz die uwern und die unsern von den schiffluden vorbaßer daruber nit ubernemen noch beswert werden. und was uwers willen und meinunge davon ist, daz begeren wir von uch beschr*iben* wieder zu wißen, uns darnaich mogen wißen zu richten.

Datum sabbato in vigilia trinitatis anno domini xiiij^{c} xiij^{mo}.

Burgermeistere und rait zu Mencze.

[In verso] Mencze wurfel, merktschiff.

[In verso] Den ersamen, wisen burgermeistern und raite der stat zu Franckenfurt, unsern besundern lieben frunden.

5.

Übereinkommen der Räte von Mainz und Frankfurt über die Höhe des Marktschifflohns und über die Fahrten der Humpeler. 1413, Aug. 10.

Aus Frankf, St. A. Ges. B. 3, fol. 70a—b. *cop.*
Ohne den letzten Absatz auch: Frankf. St. A. Ges. B. 2a, fol. 98b.

Von der mertschiffe wegen.

Zu wissen si, das die rete der stede Mencze und Franck- *1413, Aug. 10.*
fort in dem jare, als man schreib nach Christi geburte xiiij^{c} xiij jare, of sant Albans abent sich von der zweier martschiffe wegen, die zuschen Mencze und Franckfort tegelich den Meyne of und abe plegen zu faren, einmudiclichen des vereinigent hant, das die schifflude, die dieselben zwei martschiffe furent, noch keine ir gesinde noch nimants anders von iren wegen von den burgern noch biwonern der zweier stede Mencze und Franckford noch den iren, die denselben zwein steten und ir iglicher zu versprechen und zu verantworten steent und liebe und leit in ire stede mit ine lident, von einer personen, frauwen noch mannen, von Mencze biß gein Franckfort den Meyne offen zu furen nit me dan 12 alde heller und von Franckfort den Meyne herabe biß gein Mencze zu furen 1 schilling heller werunge und nit me nemen sollent. und welcher schiffman oder sin gesinde das gein den burgern oder biwonern der egenanten zweier stede oder der iren, die liebe und leit mit ine lident, uberfuren, das derselbe schiffman derselben stat, an der burgern oder biwonern das gebrochen oder uberfaren wurde, so man das mit erberer kontschaft of ine brengen und erzugen mochte, von iglicher personen, gein den

1413, Aug. 10. das uberfaren wurde, einen Rinischen gulden, alsdan in denselben zwein steden genge und gebe sint, zu einer penen verbrochen und verloren sal haben, dieselbe pene, als dicke als die ver-
70b ||brochen wirt, igliche der vorgeschriben stede ||, gein den oder den iren soliche bruche und uberfarnis geschicht, genzlich und ane alle gnade nemen sullent. und sollent die burgermeistere der vorgenanten zweier stede das den schiffluden, die dieselben zwei martschiffe furent, igliche in ire stat sagen, das also zu halten und mit irem gesinde zu bestellen, das das also gehalten werde bi den penen, als vorgeschriben steet; es were dan sache, das ein fludig wasser oder ein ißfart winterzit verhanden were, so mochtent die schifflude, die dieselben zwei martschiffe furent, zu ziden, so dicke des not geburte, mit laube, willen und verhengnis der burgermeistere der egenanten zweier stede, als ferre ine das von ine erleubet wurde, erheben und nemen ane alle geverde.

Auch ist den humpelerschiffluden gesagt und bi der vorgenanten pene verboden, das sie nimants in ire schiffe sollen ofnemen zu furen, sie wullen sie dan selber furen.

Actum Laurenti anno xiiij^{c} xiij^{o}.

6a.

Schreiben des Erzbischofs Johann von Mainz an den Frankfurter Rat, die Festsetzung des Schifflohns im Marktschiff betr. 1413, Aug. 26.

Aus Frankf. St. A. R. S. 1374, Bl. 2. *or. lit. cl. c. sig. in verso impr. Das Blatt ist am rechten Rande beschädigt.*

Johann erzbischof zu Mencz.

1413, Aug. 26. Unsern gruß zuvor. ersamen lieben besundern. uns hait fur . . . ., der mit dem martschiffe zuschen Mencze und Franckfurd vieret . . . . . daz ir an in habet laßen gesinne, daz er solichen lone wolle minn . . . . . luden nimpt, die er pleget zu furen. want ir nu wol wißet . . . . . . geet, mit gesinde, geschirre, zolle und anders, so begeren wir d.... und nemen als daz bißher ist gewest, of daz er deste baß moge . . . . . gebuwet moge werden und bieten uch fruntlichen darin zu bes . . . . . uns sonderliche liebe und begeren des uwer beschr*iben* antwurt . . . . Sigillo Petri Echcer propositi etc. ob def*ectionem* n*ost*ri sabbato die post Ba . . . . . .

[In verso] Den ersamen, dem rade der stad zu Franckfurd unsern lieben besundern.

6b.

Antwort des Frankfurter Rates. 1413, Sept. 4.

Aus Frankf. St. A. R. S. 1374, Bl. 3, *conc.*

Unsern undertenigen willigen dinst zuvor. erwirdiger *1413, Sept. 4.* furste, lieber gnediger herre. als uwere gnade uns hat tun schriben, das Henne von Ruckingen, der schiffman, der mit dem merktschiff zuschen Mencze und Franck*furd* feret, uwern furstlichen gnadin vurbracht habe, daz wir an in habin lassin gesinnen, solichen lon zu minnern, den er von den luden nimmet, die er plegit zu furen etc, gnediger lieber herre, des bidden wir. uwir furstliche wirdekeid wißen, daz unser guten frunde, der rad zu Mencze, und wir ezwi manch jare her faste clage gehort han von unser beider stede burgern und den unsern, die den Meyn uf und abe plegin zu faren, wie daz sie von denselben schiffluten, die mit den merktschiffin plegin zu faren, verrer und me bißher besweret sin und von in gnommen si worden, dann von andern luten, die auch in denselben schiffin uf und abe faren; darumb wir von unser beider stede burgere und der unsern wegin uberkommen sin, also daz dieselbin schifflute von unsern burgern und den unsern von einer iglichen personen, is si man oder frauwe, den Mein uf von Mencze gein Franck*furd* zwelf alde heller und von Franck*furd* den Mein abe gein Mencze einen schilling hll. werunge nemen sollin, als is auch von alder gewest is, is inwere dann, daz ein geflude, groß gewesser oder iß were. solich lon uns auch bescheidinlich bedunkt sin. und getruwen uwern furstlichen gnaden genzlich und besundern wol, daz uwere gnade daz auch bescheidinlich solle bedunken, und bidden wir auch uwere gnade disse unser antwurte gnediclich und nit in unwillin von uns zu versten oder ufzunemen.

Datum feria secunda proxima ante festum nativitatis beate Marie virginis anno xiiij^{c} xiij^{o}.

Hern Johann erzbischof zu Mencze.

[In verso] Mencze und Franck*furd* mertschiff uberkommen eins gesast . . lons uf und abe.

6c.

Schreiben des Frankfurter Rats an die Stadt Mainz, betr. die Forderung des Erzbischofs von Mainz in Sachen des Marktschifflohns. 1413, Aug. 28.

Aus Frankf. St. A. R. S. 1374, Bl. 4. *conc.*

Mencz.

Unsern fruntlichin dinst zuvor. ersamen wisin besundern *1413, Aug. 28.* liebin frunde. wir lassin uch wissin, daz uns unsers herren von Mencze gnade geschr*iben* hat von Hennen von Ruckingen,

1413, Aug. 28. des schiffmans wegin, der mit dem[1] markschiff plegit zu faren, von der minnerunge wegin des lones, des ir und wir von unser beider stede und burgere wegin ubirkommen sin, desselbin brief wir uch abeschr*iben* hie inne verslossin senden. were nu, daz uch sin gnade in solicher masse auch geschr*iben* hette, so were unser meinunge, daz ir uwern frunden, die doch ane daz in disser messe bi uns kommen werden, befelhin wullit, uf die sache zu ratslagin, unsern herren von Mencze vurter ein bescheidenlich antwort zu thun und lassit uns herumbe ein beschr*iben* antwurt widder wissen.

Datum feria secunda proxima ante diem decollationis sancti Johannis anno xiiij^{c}xiij^o.

[In verso] Unser herre von Mencze, Mencze, merktschifflon, Henne von Ruckingen.

7.

Schreiben des Frankfurter Rats an Henne von Erlebach, Amtmann der Junker von Eppstein, die Aufhaltung des Marktschiffs des Henne von Ruckingen betr. 1417, Dez. 28.

Aus Frankf. St. A. R. S. 1656, Bl. 1. *conc.*

1417, Dez. 28. Unsern fruntl*ichen* grus zuvor. liebe Henne, wir han vernommen, wie daz Hennen von Ruckingen des heilgen richs und unsers burgers merktschiff uf des heilgen richs straum zuschen Mencze und Franck*furt* zu Costheym nulings understanden si zu bekommern, und diewil er daz schieff nit ließe halden, so anlanges du in darumb ernstlich. biden wir dich, daz du unserm gnedigen herren, dem Romischen kunige, und dem heilgen riche zu eren soliche anlangunge und forderunge abetun wullest, und auch bestellen, daz solich kommer, ufhaldunge und hinderunge von dir noch anders imand in dime ampte uf des heilgen richs straum nit me understanden werde, als wir dir des genzlich getr*uwen* und wullest uns herumb ein beschr*iben* antwort lassen widder wissen, darnach zu richten.

Datum ipsa die Innocentum anno domini m^{o}cccc^{o}xvj^o.

Auditum a cons*ulibus*.

An Hennen von Erlebach
gnant von Wylbach.

---

[1] *conc.* den.

8.

Schreiben des Marktschiffers Henne von Ruckingen an Henne von Erlebach wegen Forderung einer Bufse und Aufhaltung des Marktschiffs. 1417 [Dez.]

Aus Frankf. St. R. S. 1656, Bl. 6. *cop.*

Meinen willigen dinst zuvor. liebe jungher Henne. so als ir mir geschr*iben* hant, wi daz ich den edeln minen junghern von Eppinstein mit einer buße verfallen si zu Costheim, als ich dan woil wißen moge, darumme ir buße an mich in solichen uwern schriften furdirt, mich mit den egn*an*ten minen junghern darumme zu richten, als dan forter uwir brif daz ußwiset, laßen ich uch wissen umme solich ufhalden, als di von Costheim zu der zit mit [!] understunden ufzuhalden, daz ich uf das mal vor und nach und nach hutsdags mit min schiffe, schirre mit mime libe, gude und habe, die ich darinne furen und bißher gefurt han, in geleide und selikeit des erwirdigen in gote raters und herren hern Johannen, erzbischof zu Mencze, mins gnedigen lieben herren, gefaren han und alcit faren, und meinen, daz ich minen junghern vorg*enant* oder uch von amptswegen darumme imme rechten nichs plichtig si, und biden uch umme mins flißigen verdinsts willen, mich umb soliche sache krods und teidinge zu erlassen. beduchte uch abir, daz ir mich des nit erlassen mochtet, so wulde ich uch umme die sache dez rechten gehorsam sin vor dem obg*enanten* mime gnedigen herren von Mencze, von dem ich in vorgeschr*ibener* masse geleide han, adir anders vor sime rade oder wen er darzu bescheidende wurde, und getruwen uch besundern, daz ir mich heruber nicht besweren sullit nnd biden des uwer antwort beschr*iben*, mich darnach zu richten. *1417 [Dez.].*

Geben under inges*igel* des besehers zu Hoeste, dez ich herzu zu disser zid gebruchen.

Henne von Ruckingen
schiffman.

Dem festen Hennen von Erlebach,
den man nennet von Wilbach
amptmann etc.
min lieben junghern.

9.

Schreiben des Mainzer Rats an Frankfurt betr. die Absicht des Mainzer Erzbischofs, die Marktschiffe mit andern als Frankfurter oder Mainzer Bürgern zu bestellen. 1428, Okt. 2.

Aus Frankf. St. A. R. S. 3028a. *or. lit. cl. c. sig. in verso impr.*

1428, Okt. 2. Unsern fruntlichen dinst zuvor. ersamen wisen besundern guten frunde. als uwere erbern raitsfrunde nehst mit den unsern redde gehabt hant von der zweier martschiff wegen etc., do wißent, daz uns solich sache fast swere anliget, und besorgen, daß eß uns zwein steden und den unsern in kunftigen ziden großen schaden brengen mocht, und viellicht, daz die martschiffe mochten mit andern, die nit unsere burgere sint, bestalt werden. wie aber darumb unsere meinuge were, daz ir woltent uf morn sundag zu abent uwere erbern frunde bi uns schicken, so wolten wir unsere frunde mit den uwern zu unserm gnedigen herren von Mencze schicken und sin gnade bietende, daz er die unsern mit dem martschiff faren und bliben ließe, als lange zit daz gehalten gewest ist, und forter darin redden, wes dan nach gelegenheit noit were, uwere entwurt.

Datum sabbato post Michahelis anno domini millesimo quadringentesimo vicesimo octavo.

Burgermeistere und raid zu Mencze.

[In verso] Den ersamen, wisen, dem raide zu Franckfurd, unsern besundern guten frunden.

10.

Schreiben des Frankfurter Rats an Mainz, das Verhältnis von Markt- und Frühschiffen betr. 1430, Aug. 10.

Aus Frankf. St. A. R. S. 3142. *conc.*

Mencze.

1430, Aug. 10. Unsern fr*untlichen* dinst zuvor. ersamen wisen besundern lieben frunde. uns han die schifflude, die in den margschiffen uf dem Meyne faren, furbracht und gesaget, daz in von den fruweschiffen und humpelnachen[1] vil intrags und hinderunge

[1] humpel *nachträglich zwischen* und *und* nachen *übergeschrieben.*

in ire gewonliche fart getan und gelacht w. . . .[1], indem das *1430, Aug. 10.* dieselben fruwenachen alle tage uf und abe faren und an dem staden bi in bliben halden, biß uf die zide und stunde, als sie gewonh*eit* haben anzufahren. und wo in solichs die lenge gestadet wurde, nachdem sie dan die margschiffe mit swerer und grosser koste halden, so truweten sie des die lenge nit zu vermogen oder zuzukommen, als sie uns gesaget und ir villicht auch wol moget verstanden ha.[2], und wand wir nu wol bekennen, daz soliche fruweschiffe den[3] margschiffen ezwas faste unstadens tun und auch nit so felich und fridelich ist, in den zu faren, und nit gut wer, daz soliche redeliche[4] fart mit den margschiffen, als lange zit gewest ist, sulte vergenglich werden, herumb in dem besten meinen wir bi uns zu bestellen, obe soliche fruweschiffe ie faren wullen, daz sie dan in dem sommer zuschen ostern und sant Michelstag des morgens nit lenger dan biß sehs uren an dem staden halden sulle und in dem winter von sant Michelstag wider biß ostern nit lenger dan biß vij uren halden sulden und after denselben uren ir keiner anfaren, die margschiffe weren dan enweg gefaren. und auch, daz die schifflude in den margschiffen, iß si sommer oder winterzit, so man fur ise oder wasserflude gefaren mochte, von einchem mentschen, er si burger oder fremder, wer er si, nit mee dan xij heller herabe und xviij heller heruf nemmen sullen und nit daruber; mochte aber einer neher mit in getedingen, daz wer eim iglichen wol behalden, doch ußgescheiden in den vorgeschr*iben* sachen des heilgen richs und nnser zwein messe friheit, daz doinne[5] menlich faren moge als im beqwemlich si, doch daz iß auch dieselbe zit mit uwern und unsern burgern gehalden werde in der masse, als vorgeschr*iben* steet. besundern lieben frunde, diß tun wir uch in dem besten also zu wissen, uf daz, obe uch icht anders oder bessers in den sachen beduchte, daz ir uns das verschr*iben* wullet lassen wissen, darnach zu richten.

Datum ipsa die sancti Laurenci anno xiiij^{c}xxx^o[6].

[In verso] Mencze margschiffe, humpelnachen wie zu faren.

---

[1] *Die Stelle ist (am Rande) beschädigt.*

[2] *wie* n. 1.

[3] *conc.* dem.

[4] *vor* „redeliche“, *ist* „herlich“ *und* „lobelich“ *durchgestrichen.*

[5] *nach* inne *durchgestrichen:* nit also gebunden sin solten von beiden siten.

[6] *Am untern Rande später von derselben Hand hinzugefügt:*
Notandum die zide sin verandert, im sommer zu 8 uren und im winter auch zu 8 uren zu fraren [*sic!*] und nit daruber zu halden. actum tertia post Urbani anno xxxij [*1432, Mai 27.*]. *Vgl. Frankf. St. A.* Ges. b. 2, fol. 56b; 2a, fol. 98b; 3, fol. 70b.

11.

Schreiben des Frankfurter Rats an den Erzbischof Dietrich von Mainz, die Aufhaltung des Marktschiffs zu Höchst betr. 1435, Sept. 9.

Aus Frankf. St. A. R. S. 3441, Bl. 1. *conc.*

Domino Maguntino.

1435, Sept. 9. Unsern undertenigen, willigen dinst zuvor. erwirdiger furste, lieber gnediger herre. uns ist furbracht und zu wissen getan, wie das Henne zum Echczeller Conrads von Ruckingen unsers burgers markschiffe, als er das von Franckenfurd gen Mencze faren sulde, uf gestern unser lieben frauwen tag zu Hoeste an uwerer gnaden zolle bekommert und ufgehalden habe und noch dohalde uf die meinunge, daz etlicher burgere von Mencze gude darinne sin sulle, und doch der schiffman mit sime eide berechten wulte. daz ime nit wissentlich were, daz einche burger oder inwoner zu Mencze gut do inne hette, daran der eg*nante* Henne Echczeller kein begnugen haben wulte, sunder sine meinunge were, das iglicher, der sine gut darinne hette, das mit sime eide berechten und ußziehen sulte. und wand nu, gnediger herre, wol verschenlich ist, das etliche kauflude ir gut im selben markschiffe haben, die nit zu Franck*enfurd*, sunder wider heime gezogen oder geriden sin, und villichte eins teils nie gen Fr*anckenfurd* kommen und dorch andere gehandelt haben, davon nit zutunde und gar ungelegen ist, denselben ire gut in die wisse selbs zu berechten und ußzuziehen, solicher ufhalt den keufluden faste schedelich und hinderlich ist, als uwer gnade wole irkennet, und die keuflude, zu Franckford gemeinlich sin, der sache und soliches furnemens sere erschrocken und erferet und meinen, sulten alle schiffe also ufgehalden und ire gude und wanderunge versperret werden, daz in daz grossen verderplichen schaden und hindernis brechte.

Herumb, gnediger furste und herre, biden wir uwere furstlich gnade underteniclich mit ganzem flisse, daz ir die sache in ir selbs nach der keuflude gelegenheid gnediclich wullet bedenken und besinnen und unserm gnedigsten, liebsten herren dem Romischen keiser und dem heilgen Romischen riche zu eren und auch umb unsers dinstes willen gnediclich tun bestellen, das soliche ufhaldunge abegetan werden und andere, die solicher sache nit zutunde han, nit so grosser schade domide zugefuget, als wir uns des und aller gnaden und gunsten zu uwern furstlichen gnaden genzlich und besundern versehen und ein ganz getr*uwen* han. daz wollen wir mit willen gein uwern furstlichen gnaden gerne verdienen ... und biden des uwere gnedige beschr*iben* antwort.

Datum feria sexta post festum nativitatis Marie anno xiiij°xxxv^to. *1435, Sept. 9.*

[In verso] dem bischof von Mencze von der ufhaldunge des marktschiffs zu Hoest.

12.

Bittschrift des Marktschiffers Hirman Hanczel von Ruckingen an den Frankfurter Rat. 1438, Aug. 23.

Aus Frankf. St. A. R. S. 3687. *or. lit. cl. c. sig. in verso impr.*

Minen underdenigen, willigen, schulligen dinst zuvor. gnedigen lieben herren, ich dun uwern gnoden zu wissen, wi daz uf fritag neist vorgangen vor sant Bartholomeusdag einer, genant Hennerden, mir dru perde hat genommen schussen Wysenauwe und Mencze uß eime pluge, inmaßen ich nit weiß, ob ich ie anders mit eme zu schicken gewonne dan gut. nu bin ich uwer gnode underses und siczen uch zu dinst und zu bede, nu beden ich uch mit allem fliß, demselben Hennerden von mich zu sc*hri*ben, daz he mir min habe weder gebe. uwer ersame wisheit bewise sich hierin umbe min wiln, daz wil ich mit fliß umbe uwer gnode alle wege vordenen und laßet mich nit weder recht vordrucken, wente ich deß ein ganzen getruwen zu uch han. auch so ist der truer perde eins weder komen, da must der knecht globen, iß gein Falbensteyn eme zu bringen. *1438, Aug. 23.*

Gegeben under mime inges*igel*, datum anno domini m°cccc°xxxviij° in vigilia Bartholomei.

Hirman Hanczel von Ruckingen, schiffman in dem Franckenforter mairtschiff.

[In verso] Herman von Ruckingen, Hennertennen fur in zu schriben.

[In verso] Den wirdigen burgemeistern und rad der stad Franckenford, min gnedigen, lieben herren.

13a.

Erzbischof Dietrich von Mainz teilt Frankfurt die Bestellung des Wencz Eychhorn zum Marktschiffer mit. 1449, Juni 25.

Aus Frankf. St. A. R. S. 4502, Bl. 1. *or. lit. clausa c. sig. in verso impr.*

Dieterich von gotes gnaden erzbischof zu Mentze etc.

Ersame*n* burgermeistere und rate. want unser lieber besunder Wencz Eychhorn sich mit unserm wissen und bewilligung vertragen hat mit Henchin von Hanauwe umb das ein margtschiff zuschen Mencze und Frangfurt furbasser zu furen, darumb wir dann denselben Wenczen mit sinem geschirre und gesinde, er darzu behubende wirdet, in unsern schirme und *1449, Juni 25.*

1449, Juni 25. geleite ufgenommen und entpfangen han, dieses verkunden wir uch mit diesem unserm briefe, ernstlich begernde, ir wollet solichen unsern schirme und geleit dem ben*anten* Wenczen und es auch sust gegen ime mit dem margtschiff furbasser zu furen halten, als es bißher kommen und gehalten worden ist, uns zu gutem dank.

Geben zu Olmen am mitwoch nach sant Johanns tag baptiste anno etc. xlix°.

[In verso] Den ersamen burgermeistern und rate der stat Ffrangkfurdt.

13b.

Der Frankfurter Rat antwortet dem Erzbischof Dietrich von Mainz auf dessen Mitteilung von der Bestellung des Wencz Eychhorn zum Marktschiffer, er weigere sich, denselben als Bürger aufzunehmen, weil er sich in der Reichsacht befinde. 1449, Juni 26.

Aus Frankf. St. A. R. S. 4502, Bl. 2. *conc.*

D*omi*no Maguntino.

1449, Juni 26. Unsern undertenigen willigen dinst znvor. erwirdiger furste, gnediger lieber herre. als uwer furstliche gnade uns habt tun schriben als von Wenczen Eichhorns wegen, der[1] sich mit uwerer *gnade* bewilligunge umb daz eine margschiff mit Henchin von Hanauwe vertragen habe, begerende, iß gein im zu halten als[2] herkommen und gehalten si etc., als uwerer *gnade* br*ief* davon inhelt, han wir verstanden und biden uwer furstliche gnade undertenicllich wissen, daz uns furkommen ist, wie derselbe Wencze als von der von Mencze wegen in des heilgen richs achte sin sulle. were daz also, nachdem wir dan dem heilgen rich gewand sin, so were uns nit zutunde, in bi uns zu burger ofzunehmen, noch in bi uns zu liden, als wir nit zwifeln, uwer furstliche gnade wol verstee, und obe er also in der acht were und abegetragen wurde, meinten wir uwern gnaden zu dinste gerne uns darinne zu halten, als geburlich und herkommen were. dan womide wir uwern furstlichen gnaden in solichen oder andern sachen mit fugen, dinst und behegelichk*eit* getun und bewisen mochten, daz teden wir mit willen gerne.

Datum feria quinta post nativitatem Johannis bap*tiste* anno xiiij^c^xlix.

[In verso] Unser herre von Mencze von Wenczen Eichhorns wegen, der das margschiff keuft hat. Naß*auwe* desglich.

---

[1] *nach* „der" *durchgestrichen:* daz eine margschiff.
[2] *nach* „als" *durchgestrichen:* biß.

14.

Verzeichnis von Waren und Gegenständen, die im Jahre 1462 Frankfurter Bürgern auf der Fahrt zwischen Frankfurt und Mainz aus dem Marktschiff genommen wurden.

Aus Frankf. St. A. R. S. 5293, Fasc. 72, Bl. 55a—b. *conc.*

Peter Herbstein 9 gulden wert swarzes leders.

Junghennen lower vier rucke leders als gut als 4 gulden.

Concz Dubchin, ein armbrost vur $2^1/_2$ gl.

Clas zum Horne ein armbrost und ein winde als gut als 7 gl. und ossenhorner als gut als 7 glden.

[Riepus Henne hat einen sundern zedel][1].

Heincz wollensleger 1 lang messer und 19 h.

Hans schiffknecht ein tesche, darinne 1 wißpennig und 5 slussel.

Wernher ferber 1 bruu mantel, 1 swarzen hud, 1 lang messer, 1 desch und gurtel, dru ort nuwer pende [?] darinne, 4 ald engelsch, 14 ald heller, 4 Binger heller, 1 lilach, darinne swarz, gra und wiß wollenduch, 4 ℔ wachs, zwen schil [?] und 1 flesch.

[Concz von Zelle einen graen mantel mit eim swarzen futer, 1 lang messer, 1 teschen, darin zwei silbern sloß, 1 sigel und ein budel mit 8 ß h und 1 flesch][2].

Wernher ferber, daz Kathr*ine* Dorfelden zugehorte, 9 eln wiß duchs, $6^1/_2$ ele wiß duch geneczet und geschorn, $7^1/_2$ ele swarz duchs, 7 eln gra duch, 6 ℔ wachs, 1 groß flessen blachen [?] sulde umb gods willen geben sin.

Hans Koeß 100 hude als gut als 12 gulden, 4 gulden darfur er einen kessel habe mussen losen, ein tesche, darinne 5 ß wert gelds, uberzinet blechschusseln, zwo fleschen.

‖Item Niclas Offsteiner stadschr*iber* ward 1 lademit sei . . .[3] *55b*
als gut als $13^1/_2$ gulden uß Rietpu . . . .[4] schiff gnommen und 2 zu Hoffheym verteilet.

Herman selzer hait verloren 2 st . . . .[5] stogfisch, geachtet fur 44 g., im margschiff gnommen.

---

[1] *Das Eingeklammerte ist durchgestrichen.*

[2] *Der eingeklammerte Absatz ist durchgestrichen, darüber steht:* „hat einen sundern zetel."

[3] sei*fen.*

[4] Rietpu*schs.*

[5] stu*cke.*

15.

Die Marktschiffer Heinrich und Henne von Hanau beschweren sich beim Frankfurter Rat über die Konkurrenz der Frühschiffer. 1468, Juli 7.

Aus Frankf. St. A. R. S. 5600. *or. lit. cl. c. sig. in verso impr.*

1468, Juli 7. Unsere undertenige, willige dinst zuvor. ersamen, wisen und vorsichtigen lieben herren. uwer wißheit ist sunder zwifel wol wissentlich, wie gar lobelich das geferte zuschen Franckfurt und Mentze mit zweien martschiffen, die zu gesatzter zit, als wol ungeladen als geladen, haben mussen geen von langen ziten bißher, geordent, und es damit gehalten wurden ist so ufrichtig und herlich, das sunder zwifel solichs den genanten steden und sunderlich dieser stat Franckfurt wol vor ein groß cleynat und herlichkeit geacht und angezogen werden mag. es ist auch sunder zwifel von den alten darumb bi gutem wesen gehanthapt wurden. es wurt aber nu soliche lobliche herlicheit geswecht so merglichen, das wir besorgen, so von uwer wißheit nit darinne gesehen und soliche swechunge etlicher maiß vorkomen werde, daz wir dann die martschiffe underwegen lassen und sust mit andern cleinern schiffen, auch morgens und wann uns ebent, und geladen sint, zu faren gedenken mussen, angesehen das wir von den fruschiffern und andern kolischen zustossern mit irem langen halten so hoch beschediget werden, das in rechter warheit die martschiffe den grossen costen, der dann nach erlichen und zierlichen dingen uf solich herlicheit gelacht sin wil, nit ertragen mag, wir wolten uns dann mit cleinem verachten geferte, lichten pherden und unenlichem gescherre und gesinde placken, das dann solicher herlicheit und wolherbrachten lobelichen ordenunge nit zierlich gesin, sunder mee veracht werden mochte. herumb, ersamen, wisen und vorsichtigen lieben hern, bitten uwere vorsichtige wißheit wir underteniglich, ir wollent nu furt die fruschiffer und andere zustosser im summer morgens zu funf uwern und im winter zu sieben uwern zu farn vermogen, uf das wir bi den martschiffen bliben, und die gemelte herlicheit in zierlichem wesen behalten mogen, so hoffen wir es auch damit zu halten so ufrichtig und redelich, das wir meinen, uwer wißheit und menniglich ein wolgefallen darinne haben solde, und uch herinne bewisen so gutwillig und furderlich, als wir uns des und alles guten zu uwer wißheit vermuden. das gepurt uns und wollen das gern umb dieselbe uwer wißheit verdien.

Geben uf dornstag sant Kylians abent anno etc. lxviij°.

Heynrich und Henne von Hayn Nauwe
martschiffer.

[In verso] Die im markschiff clage. uber die fruweschiffe.

[In verso] Den ersamen und vorsichtigen burgermeistern und raid der stat Franckfurt, unsern lieben herren.

16.

Marktschifferordnung Erzbischof Adolfs von Mainz. 1474, Nov. 26.

Aus Frankf. St. A. R. S. N. 2087. *cop.* —
Frankf. St. A. R. S. N. 1970.

Adolff, von gots gnaden des heiligen stuls zu Mentz erzbischof, des heiligen Romschen richs durch Germanien erzcanzeler und churfurst.

Allermenniglich thun wir zu wissen, nochdem die zwei *1474, Nov. 26.* markschiff zwuschen unserer stat Mentz und Franckfurt den Meyn uf und abe degelich phlegen zu faren, uns und unserm stift zu ordinen und zu versprechen steent, zu viel malen uber gewonlich zit langsum ußgefaren, dadurch fast nachtsum an die hirbirge kommen und zu ziten uber nacht ußwendig den steden underwegen blieben sin, daruß nit allein undordenunge enstanden, sunder auch das volk, in solichen schiffen gefurt wurden ist, mirglich ungemach und surgliche abenteuer geluden hait, uf daz solichs hinfurter furkommen und zu bessern wesen bracht werden muge, so haben wir geordent und gesatzt, ordinen und setzen geinwuntiglich, daz nu furter jerlichen uf mitfasten schirst ane zu heben biß uf sant Michelsdag nehst darnoch dieselben zweie markschiff mit dem folk und gute, darin faren will, des morgens, wan die groiß uwer zu Mentz nune slehet, zu Vieltzbach obindig unser stat Mentz, und zu Franckfurt zwuschen zehen und eilf uwern, und furter von sant Michelsdag an biß widder uf mitfasten des morgens zu Vieltzbach zu acht uwern und zu Franckfurt zu zehn uheren anfaren und mit irer anfart nit lenger vorhalten und bi ferrem dage gein Mentz und gein Franckfurt an den staden kommen. und sullen auch die schiff mit anhengen, leuden oder gut, nit uberladen, daz sie solich fart zu iglicher zit, so ferre sie durch mirgliche winde und ander kuntlich redelich ursach nit verhindert werden, in vorgeschriebener maiß volnbringen mugen. und als dieselben zwene markschiffer die gemelten zweie markschiff mit mirklichem sweren kosten an schiffbuwe, knechten und pherden degelich furen und halden und iederman gewarten mußen, und ine bißhere durch die frueschiff, als die an underscheit gefaren sin, manigfeltig intrag und verhinderunge gescheen ist, so ordinen und gebieten wir ernstlich, daz hinfure niemant dan alleine dieselben zwene markschiffer ußwendig den zweien Franckfurter messen mit frueschiffen zwischen Mentz und Franckfurt, ußgenummen die zu irer fart eigen schiff gedingt haben, faren sollen. aber in den zweien Franckfurter messen so mag iederman, der mit redelicher schiffunge und gezauwe gerustet ist, fruweschiff zwuschen Mentz und Franckfurt furen, nemlich in der fastenmesse vierzehen dage

1474, Nov. 26. vor dem palmedage und vierzehen dage darnoch und inne der hirbstmesse vierzehen dage vor unser lieben frauwen dag nativitatis und vierzehen dage darnoch und nit lenger furen. die obgemelten zwene markschiffer sollen auch uber jare ußwindig den zweien messen mit redelichen frueschiffen allezit gerustet und geschickt sin, das leude nnd gut, zu fruer zit faren muße und des markschiffs nit erharren mugen, nit gesumet werden. eß sullen auch die und alle andere, die frueschiff zu Mentz oder zu Franckfurt furen wollen, alle morgen, wan die porten ufgeschloißen werden, an iglichem ende von stunt ußfaren und nit uber ein halb stunde darnoch am lande bliben halten. so sall sich das folk auch darzu schicken, zu iglicher obgerurten zit in den markschiffen und frueschiffen zu sin, das die schiffleude noch inen nit harren dorfen. die obgemelten markschiffer sollen auch alle zit, so ferre ine das libs not oder ander mirglich ursach nit benimpt, selbs mit ihren schiffen faren und ire frueschiff mit redelichen bekanten knechten bestellen, desglichen sollen die fruweschiffer auch selbs mit iren schiffen faren und sullen darzu beide, martschiffer und frueschiffer, irer schiff allezit mit redelichen steuerleuden, knechten und pherden, auch mit geschütze, buchsen und armbrusten und ander were genuglich und wole bestellen, das leude und gut, so darin faren, noch gelegenheit der leifte des unfridens, zu iglicher zit sint, darinne noch noturft versorget werden mugen. sie sullen auch das folk und gut in den markschiffen und frueschiffen umb gewonlichen lon furen, besunder die markschiffer sollen unser inwoner und burger zu Mentz in dem markschiff gein Franckfurd umb so viel unser munz, als zwolf alde heller tragen, den Meyn ufhin und umb einen wißphennig den Meyn abhin, die frueschiff umb eine wißphennig den Meyn hinuf und desglichen den Meyn hinabe zwuschen Mentz und Franckfurt, und die frembden und ander umb den alten lone furen und niemant daran ubernemen. und obe zu eincher zit folk queme, das in dem frueschiff faren wulde, und der so winnick weren, das der markschiffer, dem uf denselben dag das[1] frueschiff zu faren gepurt, vermeint, des gewonlichen lones nit zuzukommen mochte, so er dan sechzehen wißphennig zum minsten gehaben mag zu lone, sall er farn und nit bliben halten. eß sollen auch die hympeler und ander schiff, inwendig und ußwindig den zweien Franckfurter messen den Rin heruf gein Meintz kommen, kein folk oder gut daselbst gein Franckfurt oder von Franckfurt gein Mentze zu furen schiffen, dan allein, waz sie den Rin heruf mit ine brengen und nit mer. und welcher schiffman, eß si markschiffer, frueschiffer, hympeler oder ander, die diese unser ordenunge in einem oder mer stucken uberfuren,

[1] *nach* das *ist* margschiff *durchgestrichen.*

die sollen, als dicke sie daz dun, zwene Rinische gulden halp in unser kammer und das ander halpteil unsern zollenern des zolls zu Mentz gemeinlich verfallen sin und darzu noch gestalt der uberfarunge von unsernt wegen gestraift werden. und uf das allermenniglich sich noch dieser unser ordenunge gerichten und vor schaden gehuden muge, so haben wir diese unser verkundigunge under unserm ufgedrugtem secret ußgehen und anslagen laißen. *1474, Nov. 26.*

Geben und gescheen in unser stat Mentze an samßdag nach sant Kathrindag anno domini millesimo quadringentesimo septuagesimo quarto.

[In verso] Uberkomen und anslag unser herre von Mentz von der m . .[1] tschiffe und fruschiffe wegen, daruf der rad sine frunde gen Mentz schi . . . .[1] und darinne riden ließ.

den zolner sin gelt.

17.

Ausgaben des Frankfurter Rats für Schiffe bei Gelegenheit des Zuges Kaiser Friedrichs III. gegen Neuss. 1475[2].

Aus Frankf. St. A. Rechenb. 1475/6, fol. 45b.

5 f umb ein alten bocke[3] geben.

3 f von demselben bocke zu bessern und zu placken, und der doch geladen in gront ging.

18 f 7 ß um ein Elsesser dannen mit einem gedecke und alle gereitsch. als die von Elsaß here plegen zu kommen gegeben.

13 ß 3 h von derselben dannen profande in die reise zu furen zurusten.

30 f umb 2 dennen schiffe uß der einen ein kuchenschiffe gemacht ist zu der dritten reise.

6 f 15 ß von demselben kuchenschiffe zuzerusten mit korben, nelen, herde und umb 100 kruge und etliche manden, als Walther der Junge mit den lesten fußknechten hinabe fure.

---

[1] *Das Papier ist an dieser Stelle beschädigt.*

[2] *Unter:* „Ußgeben zu dem andern und dritten zage“ (fol. 44b): Ußgeben als unser herre der Romische keiser von Augspurg her kommen was, zu ziehen wider den herzogen von Burgundien in das felt bi die stat Nuße, die der herzoge belegen hatte, mit fursten, herren, steden und andern, die die keiserliche majestat mitzuziehen und zu helfen ermanet hatte.

[3] *Eine häufig vorkommende Bezeichnung für kleine Fahrzeuge. Vgl. auch für Erbacher Schiffe die Ausdrücke: „Erbacher Sau, Bock“ etc., die nach* Bär (Diplomat. Nachricht. von der natürl. Beschaffenh. und Kultur der Rheingaus 1790, p. 152) *von den bei den Schiffen angebrachten Figuren herrühren.*

4 f zwei knechten zu lone, die dasselbe schiffe hinabe furen.

4 f umb ein eichen schiffgin umb Wenczen schiffk*necht* gekauft.

1 f um ein nachen[1] geben[2].

17a.

Kosten für den Bau eines Frankfurter Ratsschiffes. 1477.

Aus Frankf. St. A. Rechenbuch v. 1476/7, fol. 50a.

1477, April 26. Sabbato post dominica Misericordia domni: 171 ℔ 11 ß 4 h hat gecostet der stede schiffe mit dem gedechze, nemelichen 23 ℔ 8 ß umb eichenholze und daz zu delen zu sniden, 31 ℔ 2 ß 4 h den schiffmechern, 5 ℔ 6 ß 6 h umb korben, 10 ℔ 6 ß 4 h umb nele, sinteln und isen, 2 ℔ 16 ß umb 2 fasse derre. 79 ℔ 2 ß dem kistener, 6 ß dem kistener und sinen knechten zu dringgelde, 15 ß 6 h den schiffmechern zu dringgelde und 4 ℔ fur beche, smere und anders, ußgnommen

---

[1] *Am Rande zum Ganzen:* schiffe.

[2] *Beilagen 17 und 17a zeigen, wie verschiedenartige und verschiedenwertige Fahrzeuge es gab. Die Frankfurter Rechenbücher enthalten übrigens noch mannigfache Angaben über den Kostenwert der Ratsschiffe, und zwar schon im 14. Jh. Es ergiebt sich, dafs die Kosten für den Schiffsbau aufserordentlich wuchsen.*

1349 giebt der Rat für Schiffe 5, 8 und 9 ℔ aus (Rechenb., f. 29a).

1365: 18 fl für 2 Schiffe (Rechenb., f. 22a).

1417: „60 ℔ und dan 8 fl. 18 ß umb zwei Elsesser denne grechen und schiffe" (f. 29a).

1417: 62 ℔ und dan ein ort und dri gulden vor ein flutschiff (Rechenb., f. 29a).

1423: 43 fl für ein Schiff „der stede frunden damide zu tage zu faren (F. Rech. b. 1422/3, f. 44b).

1426: 32 ℔ 11 ß für Renovation des Ratsschiffs (Rechenb., fol. 46a).

1446: 80 ℔ 12 ß 7 h für den Bau eines neuen Schiffes (Rech. b. f. 48a).

1477: 171 ℔ 11 ß 4 h (s. Beil. 17a). (*Die letzte Summe ist aufsergewöhnlich hoch. Es ist zweifelhaft, ob man in diesem Fall noch Rückschlüsse von den Ratsschiffen auf die Marktschiffe machen kann. Im allgemeinen aber werden die Kosten für den Bau der Marktschiffe wol kaum sehr verschieden gewesen sein von denen, die für den Bau der Ratsschiffe aufgewendet wurden. Die Beträge in Beilage 17 können hierbei jedoch nicht herangezogen werden, da es sich nur um schnell, für den augenblicklichen Bedarf erworbene oder hergestellte Fahrzeuge handelte*).

Auch über die Kosten der Unterhaltung der Ratsschiffe enthalten die Frankfurter Rechenbücher zahlreiche, jährlich wiederkehrende Angaben.

Beispielsweise seien aus dem Jahr 1425 derartige Aufzeichnungen aufgeführt:

31 ß umb seile zum segel an der stede schiff (fol. 24b).

12 ß eim fischer der stede schieffs diß virgangen jar zu warten (fol. 40a).

36 ß von der stede schiffe zu stophen und zu placken (fol. 42a).

1431 sind 1 ℔ 17 ß 3 h verzeichnet für 46 Ellen Leinentuch, „oben der stede schiff mide zu decken" (fol. 38a).

holze, dele und anders, uß dem Bruckhoffe kommen, linwat, das dache zu uberzihen und anders das darzu kommen ist von finstern und sost[1]. *1477, April 28.*

18.

Gesuch des Frankfurter Frühschiffers Heinrich Rietpusch an den Frankfurter Rat, betr. die Abfahrtszeit des Frühschiffs. 1485, Aug. 29.

Aus Frankf. St. A. R. S. 6281. *or. lit. cl. c. sig. in verso impr.*

Vorsiechtigen und ersamen, wisen, lieben hern. min undertenig dinst, und was ich liebs und guts zu tun virmag, si uwer wißheit zuvor, und uwer ersamkeit tun ich gutlich zu wissen, das Henchen der zoller als von rats wegen mir gesagt hat, so mir den morgen zu faren gepore, sulde ich alsbalde von lande staißen an uberfaren und vor seiß uwern nidwendig dem were sin bi virlust eins halben gulden etc. hab ich gefarn ungeverlich obdan seiß und zwenzig jarling, solicher gebietunge mir nie kein me angelacht wurden, zwifelt mir nicht daran. uwir wißhit wole vermerken mogen, mir harte zu tun, so die tage vast kurzen, den morgen zu seiß uwern gar frue ist. so ich dan etwas von luden, gut ader anders swers zu faren geladen hette, sulde ich damit nit uber den Meyn on lant faren dorfen, min pferde anschirren, mocht ich durch die winde oder virforunge dez waßers im rechten stramme nit bliben mogen, dardurch lude und gut, ich mit ine, des wereshalber zu virderbunge komen, und als darumb so bieten uwir aller wißhit und fursichtiket ich mit ganzem flis, so ich aller gutlichst mag, mir armen diß meß zu faren virgonnen uber den Meyn, min pferde anzuschiren, so es mir not ist oder sin wurde, als ich dan die obgemelten jar getan und gefarn hab; und so diß meß virgongen ist, und uwer wißhit zu mir deßhalb gesinnet, und ich zu tun virmag, wil ich on zwifel mich ganz willig finden lassen und mich hirin nach noturft virsehen als ander burger, uf daz ich in minem stande ußkommens moge haben, und mir dieser miner bede nit versagen. des uwer wißhit ich genzlich vertruwe, wil ich mit aller undertenikit, so best ich zu tun virmag, geneigistin gehorsamlich gern zu verdienen und ich bieten des heruf uwer gutlich antwurte, mich wissen darnach zu halten. *1485, Aug. 29.*

Datum uf mondag sanct Johans decollacionis anno domini etc. lxxxv^to^.

Underteniger Henne Ryetbußs,
burger zu Frankfordt.

---

[1] *Eine noch genauere Spezialisierung der Kosten, in der auch die Tagelöhne der Handwerker verzeichnet sind, findet sich (durchgestrichen) im Anhang des Rechenbuchs von 1476/7.*

1485, Aug. 29. [In verso] Hein*rich* Rietpusch des fruschiffs halber.

[In verso] Den fursichtigen und ersamen, wisen burgermeistern und rad zu Franckfort, min lieben herren.

19.

Die Marktschiffer Heinrich von Hanau und Heinrich zum Krug beschweren sich beim Frankfurter Rat über das Verhalten der Frühschiffer. 1486, Mai 14.

Aus Frankf. St. A. R. S. 6322. *or. lit. cl. c. sig. in verso impr.*

1486, Mai 14. Ersamen, wisen und fursichtigen lieben herren. uwer wißheit si unser williger dinst zu allen ziten bereit. ersamen, lieben herren, eß hait sich begeben, daz wir bede sampt vor unser heren burgermeister, hern Hansen vom Ryn und hern Adolff Knoblach seligen personlichen erschienen sin und in clagewise furgehalten, wie daz wir durch die fruschiffer und andern an unserm farn fast gehindert worden und erlangten deßmals von denselben burgermeistern, daz sie bescheit gaben, daz die früschiffer solten zu sehst halber uren hinder dem werd sin. daz ist nu gescheen in kurzen tagen in der fasten und lange darvor im anfang des winters. daz wird aber nu von ine nit also gehalten, und farn iczunt zu sehsthalber uren vom lande hinuber an daz Sassenhuser lant und halten solang, daz die glock uberalle sehs hait geslagen, und sin dannoch mit irem langsamen schiffen nit zufridden, sunder so haben sie ire fischer und andern, die ine also die lude, die sich versumet und nit selbst zu schiff komen sien, nachforen, das wir also, so wir faren sollen, nit sovil lude haben und behalten, daz wir den pferden, wir geswigen der knechte, die kost erobern mogen, und were darumb unser ernstlich begird und meinung, daz uwer wißheit sich in diesen dingen befragen, bedenken und ordnung machen mit martschiffern und fruschiffern, auch daruf pene und buß setzen, daz ider parthi zu gepurlichir zit faren, und so solichs uberfaren und nit gehalten worde, daz alsdann derjhene, der solich ordnung uberfure, solte bliben halten und die buß schuldig sin ußzurichten. wir martschiffer wollen uns selbst darin halten und teglichen zu zehen uren faren, daz alsdann die fruschiffer auch ein gesaczte stund haben, des morgens fru umb die funfte stund zu faren, auch die lude daruf zu bescheiden, das sie zu funfen im schiff sien und hinweg faren, und nit gestatt werde, daz sie vom lande wollen drucken und den Meyne hinuffen faren, zu spaden etc., und den fischern und andern verbotten und nit gestatt werde, lude hinnoch zu foren, es were dan sache, daz von des rats frunden bescheit geschee, lenger zu harren, darinne wir node dragen wollen. — ersamen, lieben herren, uns zwivelt nit, uwer ersamkeit sehen tegelichen großen kosten, so wir mit

pferden, knechten, schiff und gezaw haben und liden mußen, und solichs lang zit angetrieben haben und han doch nit vil erobert. bitten wir uns also in unserm faren zu hanthaben und ongeburlich dinge nit zu gedulden, wollen wir mit unsern willigen dinsten zu verschulden willig sin. und wan wir von uwer ersamkeit nit gehanthabt, und ungeburliche ding nit abgestalt werden, dechten wir uwer ersamkeit zu danken und unser schiff an lant meeren und halten lassen. wir sin auch in meinung, unserm gnedigen hern von Mentz solichs furzuhalten und umb hanthabung sin gnade ersuchen. ersamen, lieben hern, uwer wißheit wolle den zolner umb diese dinge befragen, dem auch solich ordnung von den vorigen burgermeistern wole wisselich ist. der sal daruf gute bescheit geben. ersamen, lieben hern, bitten wir diese unser schrift im besten ufzunemen und zu verstene und uns daruf ein gnedige antwort geben, uns darnach haben zu richten. *1486, Mai 14.*

Datum in pfingstfiertagen anno etc. lxxxvj^to^.

Ure willigen Heinrich von Hanaw / Heinrich zum Kruge martschiffer.

[In verso] der margschiffer clage.

[In verso] Den ersamen, wisen und fursichtigen burgermeistern und rat zu Franckfurt, unseren lieben heren.

20.

Der Frankfurter Frühschiffer Heinrich Rietpusch beschwert sich beim Frankfurter Rat über das Verhalten der Marktschiffer. 1497, Oct. 9.

Aus Frankf. St. A. R.S. 7014. *or. lit. cl. c. sig. in verso impr.*

Ersamen und fursichtigen, wisen, lieben heren. euwere wisheit sint mein undertenige wilige dinst, so best ich zu thun virmag, mit allem vliß zuvor, und gutlichen zu vernemen, wie das bede markschiffern mich armen als fruweschiffern ganz understehen zu verdamen und zu verdirben, als uwer erbare wisheit hernochfolgende ich zu erkennen geben. dan sie haben ir sachen zům besten minem heren von Mentz ires gefallens anbrocht und furgetragen, so das sin gnade ine ires furtragens gewilliget und zugelassen hat, das sie sullen und wullen itzo teglichen zwischen hie unt mitvasten mit iren markscheffen hie zu Franckfort des morgens zu nune uweren und zu Mentz zu eicht uweren anforen und sich nit lenger sumen etc. so sull ich armer als fruwescheffer nit eher foren, dan zu mitfasten an biß uf sant Michelstag. solichs mein her von Mentz ine zugelassen hat und mir armen die hende also zugethan, wie woil ich armer auch fur sinen gnaden personlichen gewiesen bin, iren notz und siner furstlichen gnaden armen und andere scheden davon schriftlichen luet einer copi, uwer wis- *1497, Oct. 9.*

1497, Oct. 9. heit ich auch zu vernemen hiemit furkomen lassen, zu erkennen geben han, hat aber mich armen doch nichts verhelfen mogen etc. wisen und fursichtigen, lieben heren, dorzu haben die gedachten markscheffern mich itzunt etliche jarlang so hirtlichen gehalten also, wo ich armer mich ungeverlichen ein cleine zit sumpt, zu Hoest alsbalde furbrochten, must ich das verbussen mit einem gulden und darzu mein fort verloren haben. dan sie mich armen so smehelichen und so unwirdig halten unverschulter dinge, sult ich das alles in schriften von ine ußdrucken, were doch frembde und gar selzen zu horen etc. auch wisen und fursichtigen, lieben heren, nachdem und[1] ich jerlichen in ziten, so sich gepurt, den gertener ir gut gein Bingen zu mark foren bin, auch etlichen bendern ir faiß und andere personen mere, so die win oder anders keůfen wullen, iglicher persone als billiche in soliche mein schiffe sich bi iren gutern setzen bliben sint, deßhalb sie mich armen zu Hoest auch etliche mal damit ufgehalten in meinunge, mir soliche gemelten personen, wo sie mogen, auch abzudringen und zu entforen. dan lieben heren, wie woil die nit viel gůnst zu uwer wisheit tragen, sint sie doch teiglichen und zu allen ziten gein Franckfort zu irem notz mit ine foren und brengen win und broit, darzu hoůwe, haffern und stroe und anderst wes sie bedůnkt, ine noit sin, davon uwer wisheit keinerlei nutzunge haben mogen, sagen damit offenlichen, mein her von Mentz si ir gnediger her, und uwer wißheit hab uber sie ganz mit nichten zu gepieten. sulle ich armer dan also durch ir unpilliche zuschube meins heren von Mentz, uf den sie sich verlassen und vertrosten, also verdorft werden, were mir armen zu dolden gor hart und swere zu ubersehen, truwe auch die lenge, wo uwer wisheit mich armen nit auch etlicher maiß versehen wurden, hie zu Franckfurt zu enthalten, und uf das ich armer doch durch mein verdinst etwas zu uberkomen und bi uwer wisheit blibens haben moge und ires willens nit also gar verdorft und verdrangen werde, so ist an dieselbige uwer wisheit mein undertenige vlißige bite, nochdem und[2] gemelten markschiffern des morgens zu nune uweren sich zu faren begeben und verkůnden lassen haben, das dan uwer wisheit ine auch bi verlust einer buß strenglihen gepieten lassen wullen, von stunt, sobalde die glocken nune slage ist, von lant zu foren und sich mit nichten lenger zu seumen etc., ob goit mir armen dornoch, so sie von staden komen, auch lude ader anders zu foren zufugen wurde, auch also etwas zu verdienen haben mocht. herin noch gelegen und gemelter sachen umb miner notturft willen wullen sich uwer erbere wisheit gegen mir armen als angeporn statkint erzeigen und bewisen, damit ich

[1] *sic.*
[2] *sic.*

blibens habe und von uwer wisheit von ine ires willens nit also boißlichen verjaget und verdarft und verdrangen werde. des zu uwer wisheit ich armer als zu minen lieben heren auch genzlichen versehen und vertrosten bin, und wes ich mich des also heruf halten sulle, gutlichen wissen lassen, haben dornach zu richten. das wil umb dieselbige uwer wisheit ich armer als gehorsamer undertenigl ichen gerne verdienen. *1497, Oct. 9.*

Datum sant Dionisientag anno etc. nonagesimo septimo.

Underteniger Heinrich Rietbusche fruwescheffer.

[In verso] Heynritz Ritpuschen clage.

[In verso] Den fursichtigen und ersamen, wisen bůrgermeistern und råte der stede Franckenfurt, meinen lieben herren.

21 a.

Übereinkommen der Statthalter des Erzbischofs von Mainz und der Gesandten des Frankfurter Rats über die Handhabung der Gerichtsbarkeit auf dem Marktschiff und das von den mit demselben transportierten Gütern von Frankfurt zu erhebende Krahngeld. 1497, Nov. 23.

Aus Frankf. St. A. R. S. 7018, Bl. 8, *cop.*

Zu wißen, als gebrechen erwachsen sein zwischen den statheltern unsers gnedigsten hern von Mentz als von seiner gnaden wegen eins und einem erbaren rate der stat Franckfort andern teils, kommers halber zu Franckfort im margschiff gethan, auch gebott halber, den margschiffern durch den viztum zu Mentz gescheen sein etc., ist von der gedachten stathelter und des rats wegen der stat vorgemelt auf hute dato gutlich abgeredt und verlaißen, also das der rate zu Franckenfort von gerichts wegen daselbs niemant in den martschiffen, sie sien angemert oder ungemert, sollen bekomern, ufhalten oder ufhalten laißen, noch niemant der den Meyne hinauf fure. obe aber iemant ein todßlag oder merglich verhandelunge, indem so das margschiff zu Franckfurt an staden gemeret were, in der stat Franckfurt oder am staden doselbs thun wurde, also daß er das leben verwurkt hette, und sich frihung deß margschiffs trosten, hette auch iemant schult zu Franckenfort gemacht und versprochen, daselbs zu bezalen, und wolt von dannen und wurde im martschiff am staden betreten, den mochte der rate aufhalten und komers gestaten. *1497, Nov. 23.*

Als auch clage gewest ist, das die martschiffer werden beswert, also daß ein rat vermeine, sie sollen von dem, so sie an ballen zu schieff laden, krangelt geben, und die martschiffer meinen, eß si von alter nit herkommen, krangelt zu geben von dem, daß sie mit iren knechten in das schiff arbeiten, und auch nit anders in ubung und gebruch sei, dan von einem

1497, Nov. 23. ballen an der pforten dri Franckenforter heller zu geben und kein krangelt, sol der rat sie daruber nit witer besweren, sondern bi den drien hellern pleiben laißen. es soll auch diese gutlich abredde biß uf unsers gnedigsten hern von Mentz zukunft gutlichen und iedem teile unvergrifflich gehalten werden und auch anstant haben biß achte tage nach dem ostertag nehst kompt. und so sin gnade innedeß zu lande queme, sol sin gnade obgerurter gebrechen halb darnach in monatsfrist ein tag ernennen, da ferrer ieder teil seins furnemens und herkommens weiter bericht thun, darab zu vernemen, wie nach gepurniß sal mit obgerurten gebrechen gehalten werden, und herauf solte daß vizetumbs gepott biß auf die obgemelten zeit auch abe sein. und sin dieser zettel zwene gleichs lauts gemacht und iglichem teile einer ubergeben am donrstag nach unser lieben frauwen tag presentacionis, anno domini millesimo quadringentesimo nonagesimo septimo.

21 b.

Weigerung des Frankfurter Rats, das von seinem Gesandten mit Kurmainz über die Gerichtsbarkeit auf dem Marktschiff etc. getroffene Übereinkommen anzuerkennen. [1497, Nov. 25.]

Aus Frankf. St. A. R. S. 7018. Zu Bl. 8. — cop.

1497, [Nov. 25.] Uf fritag zu abent nach presentacionis Marie anno domini etc. xc septimo han deß rats geschickten frůnde, nemlich Johannes Reise, scheffen und deß rats, und her Adam Schonwetter von Heymbach doctor etc., der stat Franckenfort advocat, diesen hiervorgeschrieben anstantsverzetelung von den statheltern unsers gnedigsten hern von Mentz, doch uf hinderbrengen und verwilligung des rats zu Franckenfort erlangt und uf samstag sant Kathrinen der heiligen junffrauwen tag in den rat getragen, und nach verlesung desselben briefs hoit sich der rat, nachdem im an sinen gerichtzwang, ubunge und gebruchunge des richs gericht und stat Franckenfort, iren burgern und andern personen, auch den, do derselben stad messe und markte suchen, uben und bruchen, merglicher abebruch, verhinderunge und beschedigunge irer schuldespruche, vorderung und sachen zugezogen wurden, bedacht gnommen und daruf gerotßlaget und den handel nach nottorft erwegen und sich daruf entßloßen, doch uf des rats bewilligen, das obgemelten geschickten frunde sich furderlich widder gein Mentze mit obgemelter anstantsverzetelung fugen und den statheltern unsers gnedigsten hern von Mentze zum fuglichsten furbrengen, daß dem rat solichen anstant lute gemelter verzetelung anzunemen nit fuglich si, konten und mochten auch solichs gegen der oberkeit der ko*niglichen* ma*jestat* von deß richs wegen,

da solicher geritzwang[1] herruret, one wissen und bewilligen nit verantwurten, sie gutlich und dinstlich zu bitten, solichs in arge nit ufzunemen, den rat bi siner herbrachten ubung und gerichtzwang unbetrengt pliben zu laißen, als sie verhofften, billich sin. wo sie aber solichs zu thun nit gemeint sin, wurde ein rat u*nsern gnedigsten* hern von Mentz deßhalb gutlich ersuchen zu laißen georsacht, deß vertruwens, bi siner furstlichen gnaden gnedige verhorung und antwort zu erlangen. wo daß ie nit bescheen moge, konne ein rat das rechte darumb erliden mit verbesserung schicklichers und fruntlichers anbrengens die veordenten zu thun wißen etc. *1497, [Nov. 25.]*

21 c.

Frankfurter Vorschläge, betr. Regelung der Gerichtsbarkeit auf dem Marktschiff. 1497, [Nov.].

Aus Frankf. St. A. R. S. 7018. Bl. 10, *conc.*

Diese sint die mittel, die ein erbare rad der kommere halber im martschiffe liden mag. *1497, [Nov.]*

1] Zum ersten, ob imant im martschiff, so dasselb nach gemert ist, darin begriffen worde, etlicher guter halber, derhalb er dem gerichtzwang zu Franckfurt von gemeinen rechten underworfen were, das man denselben im martschiffe kommeren und annemen moge; itaque in isto articulo concludantur omnes acciones reales mixte et personales scripte in rem.

Zum andern, ob imant zu Franckfurt hendelt, contrahirt oder quasicontrahirt hett und im markschiff betretten worde, daß man alsdan denselben auch kommeren und mit recht ofhalten moicht.

Zum dritten, ob imant zu Franckfurt mißhendet[2], delinquirt oder quasi delinquirt widder sonder person oder auch widder die oberkeit, daß alsden derselbe deter auch kein geleide im markschiff haben soll.

Zum vierden, ob imant an andern enden und stetten gehandelt und contrahirt hett und doich die bezalung oder lieberung zu Franck*furt* zu thun vorschoft und destinirt hett, das derselb auch im markschiff, so das gemeret ist, ufgehalten und gekommert moge werden, als ob er daselbst contrahirt und gehandelt hett.

Zum vierden [!], das in andern fellen, darin ein rad zu Franckfurt mit irem gerichtzwang gefriheit moicht sin, kein kommere im markschiff gescheen soll.

Zum funften, daß mit der offard, so daß marktschiff von Mentze gen Franckfurt fiert, doß alsdan alle diejhen, die

---

[1] *sic.*
[2] *sic.*

1497, [Nov.] im marktschiff sin geleide haben sollen, als lange sie im schiffe bliben, ußgescheiden, ob nimant [1] widder die stat Franckf*urt* findschafft halber gehandelt hett, das nach nit vertedigt were, so sol derselb kein geleide im schiffe haben, sonder mogen die von Franckf*urt* denselben im schiff anfallen.

Zum sechsten, so sollen die obgeschreben mittel allein mit dem markschiff gehalten werden. mit den andern schiffen sollen die von Franckf*urt* iren gerichtzwang, so dieselben gemeret, einbehalten on onderscheid der sachen oder personen.

2] Aliud.

Daß in allen fellen, darin imand dem gerichtzwang zu Franckf*urt* nach gemeinen rechten underworfen were, daß in denselben fellen die von Franckf*urt* denselben iren gerichtzwang auch im markschiff gebruchen mochten. wo aber die von Franckf*urt* ober daß gemein recht irs gerichtszwangs halber mit der erstreckung gefrihet were, daß sie alsdan sich derselben gefriheten erstreckung im marktschiff nit gebruchen sollen.

22.

Der Frankfurter Rat beauftragt den in Friburg sich befindenden Ratsherrn Johann zum Jungen, beim Erzbischof von Mainz wegen der Vereinigung von Markt- und Frühschiffahrt vorstellig zu werden. 1498, Mai 10.

Aus Frankf. St. A. R. S. 7031, Bl. 1. *or. lit. cl. c. sig. in verso impr.*

1498, Mai 10. Unsern fruntlichen grůs zůvor. besonder, gůt frůnd und ratgeselle. uns hait Heinritz Rietpůsch, unser bůrger, fůrbracht, wiewole von alter here margtschiffer und frůheschiffer uf dem Meyn gefaren und von einander gescheiden und geteilt gewesen sin, so haben sich doch weilend Hammes Hennen sône in die beide frůhe- und margtschif gespielt, des sich der ander margtschiffer dermassen, das niemants vor den Hammans Hennen zů kommen moge, und er sampt andern deshalber verderben můssen, so hoch beclagt, das ime des hochwirdigisten fůrsten, unsers gnedigisten hern von Menntz hofemeister aůch ein frůheschiff zů fůren erleůbt und den zolnern zů Hoest niemants onders mit einchem frůheschif faren zů lassen bevolhen und geboten hab; und uber das der amptman und aůch die zolner zu Hoest, uß ursachen sie villicht bewegen nit willens darin tragen, aůch darin geredt haben, nichts destaminder ver-

[1] *sic.*

meint der hofemeister uf sinem fůrnemen zů verharren. wann wir aber solichs unserm gnedigisten herren von Menntz nit so vil zů gůte, als uns zůwidder beseheen vermerken und warlich gleůben, das es den zollen zů Mentz und Hoest zů betrog und abbrůch dienen sol, ist an dich unser gůtlich begere und frůntlich bit, dů wollest von dem gemelten Heinritzen underwising nemen und mitsampt ime dich bi unsern gnedigisten hern von Menntz des gnaden, als wir verstent, derselb Heinritz bůrger zů Mentz aůch ist, fugen, mit sinen gnaden dovon reden und handeln, solichs wie von alter here bliben zů lassen und den Meynstrame den margtschiffern so ganz und gare nit underwerfen. das mag warlichen sinen gnaden und dem stift an den zollen zů nůtz erspriessen, so wollen wir es aůch in sonderheit gern verdienen. *1498, Mai 10.*

Datům dornstag nach Jůbilate anno etc. lxxxxviij.

Von uns dem rate zu Franckenfůrt.

[In verso] An Johann zum Jungen gein Friburg von Heinritz Rietpusch wegen.

[In verso] Dem ersamen und wisen Johan zům Jůngen, unserm ratgesellen und besondern gůten freůnde.

23.

Der Frühschiffer Heinrich Rietpusch teilt dem Rat von Frankfurt mit, dafs ihm von kurmainzischer Seite verboten sei, das Frühschiff zu fahren, und bittet, ihm zu raten, welche Schritte er thun solle. [1498, Oct.]

Aus Frankf. St. A. R. S. 7031, Bl. 10. *or. lit. cl. c. sig. in verso impr.*

Strengen, hochgelerten, ersamen und wolegeachten, wisen, lieben herren. ich armer, uwer hindersaiß und mitburger, werden genoidigt, uwer wißheit zu clagen und anzůbringen, wie daz ich durch die geweltigen mins gnedigen herren verhindert werde, und mir intrag geschiecht, daz fruweschieff von sant Michelstag ane biß nach halpfast nit zu furen, und gebent one, ich solichs verwilligt haben soill, gestehe ich gar nichts. Hammanß Henn sone mage einer dem ondern verwilligt haben, dan iß gilt ine gemein, und wes ine an einen abgehet, tregt an dem andern zu. und ist mir armen ein verderbeß und ganz unliedelich, daz ich des entsatzt werden soill, min voraldern vor drissig jaren gebrucht und uf mich bracht haben. sie habent daz vor einem jare angewant, han ich uwer wißheit die zit nit damit wollen beladen, sunder min junker von Konigstein, der dan daz geleide hait, darumb besucht, von ime brief und siegel gezeigt, damit soferre herlangt, daz sie mich des jare haben lassen faren. nu regent sie daz widder *[1498, Oct.]*

[1498, Oct.] ane zu abbroch manchem man in sinen ehaft und gescheften, auch irem eigen lantfursten an dem zoill, ich in solichem gebruch sinen gnaden geben must, und mir armen und minen kleinen noitdorftigen kindern zu verderplichem unliedelichem schaden. herumb hett ich mir lassen begrieffen ein supplication an die k*onigliche* m*ajestat*, die ich uwer wißheit, so ir die begert, zu hoeren nit verhalten will, und doch die nit[1] uwern rait und wiessen uberliebern, dan ich mich ie nit anders beger zu halten, dan uwer wißheit wole gefalleß ist. herumb ruffen ich uch ane alß min lieben getruwen herren, und einen burger und hindersaiß zimlich ist und billich eiget, mir armen in solichem beschwerniß und vertringung uß minem alten, herebrachten, langen, gefuglichem beseß hilf und rait zu geben, wie ich mich der billichkeit nach handeln und halten sal, damit einem rade und der stait Franckfurt keiner unglimpf minethalber ufgeladen werde, und ich armer auch be billichkeit gehanthapt blibe. dan uwer wißheit sich wole vertroisten mage uf min junker von Konigsteyn, der mir in solichem bistant zu thun willig ist. herin wollent sich min herren gutwillig herzeigen, bietten ich oitmudiglich und dinstlich, will ich mines vermogeß alß ein armer burger mit minen dinsten willig sin zu verschulden.

Uwer armer underteniger
Hanricz schieffman.

[In verso] Heinrich Rietpusch.

[In verso] Den ersamen, vorsichtigen und wisen burgrmeistern und rait der stait Franckfurtt.

24.

Heinrich Rietpusch bittet den Rat der Stadt Frankfurt, ihm 150 Gulden zu leihen. 1499, März 4.

Aus Frankf. St. A. R. S. 7076. *or. lit. cl. c. sig. in verso impr.*

1499, März 4. Fursichtigen, ersamen, wisen, lieben herren. euwer wisheit sint min wiligen dinst zu allen ziten mit undertenigem gehorsame zuvor ane bereit. gunstigen, lieben herren, den großen vliß, euwer wishet ratsfrunde mein lieben heren bi mir armen des fruwschiff foren halben gegen minem heren von Mentz und den sinen getrulichen gethan und bewist haben, des alles euwer wisheit und ine ich zuvor großen danke, lob und ere sagen pin und mit gode wole zu verdienen nimmer virgessen. so dan gedachter mein her von Mentz mir armen

[1] *offenbar ausgelassen:* one.

das fruwschiff nit zu foren die hende ein jar lang uf ein versuchens etc. zugethan hat in gegenwertikeit furgemelter uwer radsfrunde, miner lieben heren, wie wale ich armer des nit verschult oder virbrochen hab, so muß ich die gerurt zit understeen gedolt zu tragen, in hoffenunge, ob es got min kinden und mir zu gude fugen wirde, alsdan damit wider zu faren uberkomen mocht. wisen, lieben heren, also hab ich druwe guter schiff mit allem zugehortem geschirre und sieben guter pferde. sulle ich das alles verkeufen, wurde mir swere und harte sin, zu großem schaden und unstaden dienen, denke euwer wisheit ich zu gude und zu eren des gemelten jars halben nit zu verkeufen, uf das doch euwer wisheit mitsampt den burgern wissen haben mogen zu Franckfurt ein getruwen diener schiffman haben, herumb so ist an dieselbige euwer hochgerumte erbere wisheit min gar undertenige vlißliche bite, mir anderthalb hundert gulden ein jar lang gutlichen zu lihen, damit und uf das ich das min allenthalben an schaden und unverkeuft desterbaiß enthalten zu ende des gedachten zukomende jares zukomen haben moge. wil euwer wisheit ich armer alsdan soliche gelt mit gode zu danke gutlichen wole bezalen mit dem und anderen in willen leben, dorfur zuvor one gute sicherheit thun und bewiesen, darumb gegen mir solichs gelts halben keine sorge tragen noch schuwens haben, dan ich auch mit minen schulden gerechent han, die wil ich mit einem ziemlichem gelt ußrichten und nimants mere schuldig sin, dan allein uwer wisheit. herin wullen sich uwer erbere wisheit gelegener und gemelter sachen gegen mir armen gutwillig bewisen, soliche gelt zu lihen nit versagen. des und andere aller guten gunst und guten willes zu euwer wisheit, min lieben heren, ich armer mich genzlich versehen und vertrosten pin, das wil umb dieselbige euwer wisheit, die mir alle zit zu gepieten haben, ich mit aller gedachter miner habe, auch vertuglichkeit libs und guts, so tage und nacht, zu euwer wisheit gesinnen als getruwer, gehorsamer diener wale zu verdienen alle zit willigefunden werden und bieten des also heruf umb gutlich antwort, mich haben darnach zu rechten. *1499, März 4.*

Datum montags nach dem sontag Oculi anno etc. xcviiij°.

Allezit euwer wisheit underteniger, gehorsamer Heinritz Rytbusche.

[In verso] Heinritz Rietpusch bitt ime · 200[1] gulden zu lihen.

[In verso] Den ersamen, fursichtigen, wisen burgermeistern und rate der statt Franckenfurt, minen lieben herren.

---

[1] *richtig:* 150 (*s. d. or.*).

25.

Schreiben des Erzbischofs Jacob von Mainz an Frankfurt, die Frühschiffe betr. Aschaffenburg. 1508, März 11.

Aus Frankf. St. A. R. S. 7612. *or. lit. cl. c. sig. in verso impr.*

Jacob, von gottes gnaden erzbischof zů Mentz etc. und chůrfurst.

1508, März 11. Unsern grůs zůvor. ersamen, lieben besondern, ewer furbittlich schreiben an uns aůßgangen, Heinrichen Rietpuschen belangend, haben wir mit angehengter ewer bitt alles inhalts horen lesen, geben euch darůf zu erkennen, das wir bericht, wie unser nehstv̊erscheidener vorfar erzbischof Berthold seliger und loblicher gedechtnůß ein ordnůng, wie und durch wene das frůheschiff gefurt werden, gemacht haben soll. dieweil nů (als eẘer schreiben anzeigt) die martschiffer sich der frůheschiff selbst entschlahen sollen, dardurch dann die obgemelt unsers vorfaren seligen ufgerichte ordnung uberfaren und verbrochen sein mocht, davon wir doch unzhere nichts grůntlichs vernomen, so wollen wir den handel biß uf unser hinabkomen gein Mentz růhen lassen, uns gestalt und gelegenheit aller sachs erkůndigen und darnach ferner gepůrlicher antwort uf gedachts Heinrichs ansuchen, vernemen lassen. das wolten wir eůch uf ewer schreiben nit verhalten.

Geben zu Aschaffenbůrg sambstags nach Estomihi anno etc. octavo.

[In verso] *unser gnediger her* von Mencz schribt Rietpuschen halb, belangt das frueschiff.

[In verso] Den ersamen, unsern lieben besondern burgermeistern und rate der statt Franckfurt.

26.

Der Frankfurter Rat schreibt an Zollschreiber und Beseher von Höchst wegen der Klage der Marktschiffer über Aufhaltung am Frankfurter Krahne. 1552, Nov. 10.

Aus Frankf. St. A. Mainz R. S. 9381, Bl. 3. *cop.*

1552, Nov. 10. Burgermaister zu Franckenfurt haben den gedenkzettel, inen von zollschreiber und besehern zu Höchst zugeschickt, entpfangen und darauß vernomen, wie sich die marktschiffer beclagen, als solten sie am cranen allhie mit auß- und einladen allezeit ufgehalten und derhalben zu rechter zeit zu faren verhindert werden, mit angehengtem begeren, darin gepurlich einsehens zu thun, und wes sie sich dargegen widerumb erpieten.

Und wolten burgermaister und rat zu Franckfurt fast gern sehen, und, so vil an inen, befurdern helfen, das die marktschiffer wie von alter her auffuren, sich auch sonst der-

massen in die sachen schickten, das sie zu rechter zeit zu *1552, Nov. 10.*
Mentz und alhie zu Franckenfurt ankomen und also an dem kranen gefertigt werden möchten.

So befinden sie aber auß bericht des cranmaisters und auch auß teglicher erfarung, das die marktschiffer in zwaien oder dreien tagen kaum ain mal — itz gar an der nacht — dann umb den mittag, und sonst so unzeitlich alhie ankomen, das nit wol muglich, (dieweil man irer ankonft nit gewiß ist, und die personen, so darzu gehören, nit auf sie allain warten noch allemal bei der hand sein konnen) si dermassen, wie es wol die notdurft erfordert, zu fertigen, welchs doch gar leichtlich zu thun were, wo si alle tag zu rechter zeit ankemen und mit den marktschiffen an den kranen furen.

Wann si auch also an den kranen komen, wollen sie zum ersten von den freiknechten außgeladen haben, und sogleich die stangenknecht und schröter bei der hand sint, muß doch der kran still steen, biß der[1] freiknecht ire arbait gethan haben, welchs also nit herkomen und inen nit wenig verhinderung gepert.

So bringen si auch oft güter und kaine brief dorbei, also das man nit wissen kan, weme die güter zustendig, oder wehin die gelifert werden sollen, biß die Collnischen schiffknecht ankomen und die brief, darzu gehörig, bringen, darauß dan auch mergliche verhinderung volgt, deren si selbst ursacher sint, und die schuld niemand andern zuemessen können.

Welchs alles mehrerntails darauß entsteet, daß die markschiffer nit selbst zu den sachen sehen, sunder die unnutzem gesind vertrawen, denen nichts daran gelegen, und vil lieber under wegen pleiben, dann daß si sich zu rechter zeit anzukomen bevleissen, welchs der schiffart merklichen abgang bringt und ursach gibt, das schir niemand mehr gern die markschiff geprauch, sunder der mehrertail ehe uber land zu raißen, dann er also underwegen an solchen orten, da manchem nit geringe fahr und nachtail begegnen kont, ligen zu pleiben genaigt ist. derwegen hochlich vonnöten were, daruf bedacht zu sein, wie die schiffart wider in iren alten gang und wesen zu pringen, wie aber solchs wirklich und bestendiglich furzunemen. achten burgermaister und rat zu Franckenfurt schwerlich zu erhalten sein, es sei dann, daß an beden orten, zu Mentz und Franckfurt, auch dazwischen, gleichmäſsig ordnung darin gegeben, auch dieselb vestiglichen gehandhabt werde. darzu dann si irs tails gern alle mögliche befurderung thun wöllten, und solchs umb sovil desto lieber, dieweil sie vernemen, daß zollschreiber und beseher zu Höchst desselben auch genaigt und erputig sint, die auch gute befurderung thun konnen, damit die marktschiffer zu Mentz so zeitlich auß-

[1] *sic.*

1552, Nov. 10. zufaren angehalten, auch zu Höchst so unverzogenlich abgefertigt werden, das si zeitlich genug alhie ankomen und furter am kranen gefurdert werden mögen und also ires clagens nit ursach haben. daß wolten die burgermaister zu Franckenfurt auß bevelch ains erbarn rats daselbst zollschreiber und besehern zu Höchst auf uberschickten gedenkzettel zu gegenbericht und antwort guter wolmainung nit verhalten. und sint denselben zu freundlichen willfarigen diensten genaigt und gutwillig.

Actum donerstags den x[ten] novembris anno 1552.

[In verso] bericht der von Franckenfurth der margtschiffer verhinderung halben.

27.

Kurmainzische Marktschifferordnung vom Jahre 1573 mit einem Anhang, enthaltend schriftliche Gelöbnisse verschiedener Marktschiffer, der Ordnung gemäſs die Marktschiffe zu fahren.

Aus Frankf. St. A. Mainz R. S. 9969 f. 280 ff. *cop.*

Markschieffer-ordnung anno 1573 ufgericht durh Rudolpf Emmerichen zollschribers.

Nachdem nun etlich jahr hero vilfältige clage uber unordnung und unfleiß der markschiffer und derselben gefehrts halben uf dem zoll allhie vorkommen, wie solche markschieff fahrleßig, und nit zu ordentlichzr gebührlicher zeit angeführt, die darin reißenden verhindert, nachtsamb an die herberg kommen, und zeitlich die schiff außerhalb den stetten Maintz und Franckfurt underwegen plieben sein, da dann daß volk, so in den schiffen geführt werden, allerhand gevärde und ungemach gelitten hat, deßwegen daß täglich gefehrt in abgang kommen ist.

Damit aber demselben, soviel möglich dieser zeitgelegenheit nach, wiederumb ufgeholfen, in weßenheit gebracht, jederman hienfüro mit leib und gütern der gebühr gefürdert, niemands verhindert und des gefehrts halben ordnung gehalten werde, so sollen numer die markschiffer diese nachfolgende ordnung und articul zu halten und denselben getreulichen nachzukommen uf dem zoll allhie zu Hoest geloben, darüber versprechnus thun, bestelt und angenommen werden.

Zum ersten: sollen gedachte markschieffer gute, ganze, unversehrte, gedeckte schieff, inmaßen biß daher gepreuchig gewesen, zwischen den messen jeder eins, und um zeit der messen idweder zwei zu früe- und marschieffen täglich und allen tag (doch die früheschieff lenger nit dann von Letare biß Quasimodogeniti und von Bärtholomei biß Mauritii, alß in baiden meßen) zu gebrauchen bestellen, und damit gefast zu halten schuldig und verpflicht sein, dergestalt, daß deren einer

ider tag nach Franckfurt zu berg, der ander uf Maintz zu thal fahre, solch gefehrt auch keinen tag ohne vorwißen des zollschreibers, oder in deßen abwesen der anderen zolldiener underlaßen, und die schieffung in der anfahrt iderzeit mit furlegung der stege oder brücken, und sonsten darin mit benck und tischen dermaßen zurichten, seuberen, reinigen und, soviel an ihnen, vor ungeschmack verhüeten, daß die darin fahrenden ohne schaden auß- und einwandern, geruchs halben kein abschewens, ihr gewohnlich sitz gehaben, auch die wahren trucken, ohnversehrt underhalten, vor gevärde und nachtheil behuet sein mögen.

2] Item und dergleichen solche schieff mit frommen, redlichen schieff- und jahrknechten, und deren soviel iderzeit zur schiffung vonnöten, bestellen, die deß geferts erfahren, fahrleßig nichts verseumen, sonder dem vleißig, treulich abwarten und in der schiffleut abwesen das schieff regiren können. welche schiff- und jahrknecht auch dißer ordnung ihres theils zu gehorsamen sich uf dem zoll verpflichten sollen, doch sie die schiffleut selbsten zeitlich, oder do die andere redliche verhinderung, zum wenigsten in der wochen einmal mit uf- und abfahren.

3] Item sie und deren dienere sollen auch diejenige, so iderzeit die markschiff gebrauchen wollen, gutwillig ufnemen, sich gegen denen züchtig, freundlich erzeigen, kein gezänk oder hader anfangen, alle gottslästerung, unehren, schampare und unnütze word in schieffen und außerhalb verpleiben laßen, deren enthalten iderman seinem stand nach der gepürde und ehrlich begegnen; von einer iden person die vier meil zwischen Maintz und Franckfurt, der fahre berg oder thal, zwen batzen zu belohnung einnehmen, auch uber solchen geordneten lohn niemands weider abfordern, sonder vorwißen daß fahrgeld selbst nit erstaigen noch newerung anfangen; do auch jemands in den schiffen zu zehren begert, demselben umb gebührlich gelt rath thun, doch kein wein in faßen oder großen krüegen anderstwo dan zu Hoest einkaufen oder nachführen.

4] Item ides tags zu rechter ordenlicher stund mit den schiffen anfahren und damit ordnung halten, alß in der bergfahrt zu Maintz morgens zu 8 uhrn, aber in den messen die früheschiff berg und thal an beiden stäten zu sechß uhren, und zu Franckfurt im dalfahren zu zehen uhren anmachen, auch in- oder außerhalb der meßen mit frühe- oder markschiffen zu Hoest uber ein stund nit stillhalten. sie sollen auch die schiff mit waren und anhengen nit uberladen, damit die personen ungehindert vortkommen. ob abe je etwaß an ladungen vorstünden, sich doch darzue mit mehreren pferden und sunst gefast machen, daß dieselben nit ufgehalten und idesmal an vorbenante stett Maintz und Franckfurt (eß fielen dann red-

liche verhinderung winds oder anderßhalben vor) bei zeit eingeführt werden und anderstwo an keinem ort ubernachten.

5] Item alß sich auch iderweilen durchs jahr zu Franckfurt begibt, daß personen vorhanden die der markschiff nit zu erwarten, sondern notgescheften halben frühe zu verreißen haben, damit dann denselben auch vortgeholfen und niemand ufgehalten werde, sollen die markschieffer täglich einen großen nachen an schiff hangen oder zue Franckfurth am land haben, dieselben wegfertigen, umb zimblich leidlich geld (indem sie kein ubermaß fordern sollen) vorführen und uf solchen fall keinem den markschiffern vorzufahren verstatet werden, eß wolten dann die markschiffer den leuten dermaßen nit helfen oder zuviel unzimblich abnemmen, alßdan andern zu fahren erlaubt sein.

6] Item so auch under ihnen, den markschiffern selbsten, allerhand streit und clage fürgefallen, wie einer dem andern die gefehrten, Straßbürger und andere güter abspanne, also einer den verdienst allein und der andere nichts, damit dann in solchem auch enderung folge, und gleicher weiß wie ein jeder daß fahr in den zeiten geringen verdiensts zuhalten verbunden, zue anderen zeiten der nutzung nit beraubt werde, sich auch keiner vor den andern zu beklagen und deß gefehrts mit einander zukommen mögen, so sollen hienfurt die markschieffer solcher güter wegen, so in markschiffen auf- oder abwerts zu führen begert werden, sich gleichmeßig und freundlich verhalten, doch wie obgehört jeder mit schieffung, pferden und sunsten darzu gefast machen, daß sie solche waren domit vortbringen und nit ufhalten, auch uber den gebührlichen lohn keinen schiff- oder kaufmann beschweren.

7] Item die sollen auch zwischen Maintz und Franckfurth kein güter auß- oder einladen, nach an land fahren außerhalb Hoest. da aber je etwaß underwegen auß- oder einzuladen vorstünde, daßelbig wie auch sunsten alleß anderß, so zollbar, uf dem zoll zue allerzeit anzeigen und ganz nichts verschweigen, ob auch sie underwegen gewaltsamb angetast und zu lande getrungen werden wolten, sich der Hoester seiten zu begeben, und auf den andern seiten nit anfahren.

8] Item alß sich auch oftmalß gezänk, hader und schlägerei in solchen befreiten markschiffen zugetragen, welche doch die schiffleut verschwiegen, so sollen numehr all daßjenig, so sich frevelhaftigs in- oder außerhalb den schiffen zutregt, und unserm gned*igsten* churfürsten und herrn zu strafen oder dem zoll zu nachtheil der freiheit zuwidder, also dieß orts zu wissen und zu verhandeln gebührt, die markschieffer oder in irem abwesen deren dienere bei ihren glübden jedes mal uf dem zoll allhie anbringen, nichts verhelen. do aber darüber durch sie etwaß unangebracht nachmalß erfahren würde, dieselben in mehrer straf alß die thäter selbst gefallen sein, do-

mit unserm gnedigsten churfürsten und herrn an deren zollß herrlicheit und freiheit nichts möge abgehen, verlast oder entzogen, und menniglich gesichert werde.

9] Item sollen die markschiffer dießer vorgeschriebenen ordnung und vermelten articuln mit ernst und vleiß nachkommen, darwieder nit handlen, thun, vornehmen oder etwas underlaßen, und bei ihrem gesinde dem also zu gehorsamen verschaffen, bei verlierung deß gefehrts und unnachleßiger straff, jederzeit gegen den ubertretern zu gebrauchen, in dem auch keiner ubersehen werden solle.

Doch unserm gnedigsten churf*ürsten* und herrn solche ordnung zu mehren, zu mindern, ganz oder zum theil abzuthun und jederzeit deren *gnedigstem* gefallen nach hierzu zu bevehlen und zu schaffen vorbehalten.

Uf heut den 4t. Juni anno 73 hat Johan Kremer und Claß Metzeler, beide markschieffere, dieße vorgeschriebene ordnung, die ihnen nach notturft vorgeleßen, uf alle und jede articul uf- und angenomen, derselbigen getreulich nachzukommen auch die markschieff 4 jahr lang die nechste folgende zu führen und daß gefehrt bestes fleißes zu versehen, mit handgebenden trewen an eines geschwornen eid stat zugesagt und versprochen und darneben bered, wen sie im letzten jahr solche markschieff lenger nicht führen wolten, daß sie alßdan vor außgang des jahrs ein halb jahr zuvor ufkündten und vor gewesten sollen mit anderwert bestellung darnach zu richten. daß zue urkund hait sich Johann Kremer von ihrer beider wegen underschrieben.

Beschehen und geben in beisein des zollschribers, besehers und nachschreibers uf jahr und tag, wie obstet.

Johann Kremer und Cloß Metzeler von Maintz bekennen dieses alleß wie obenstehet und hab ich Johann Kremer mit eigen handen underschrieben . . . .
. . . .
. . . .

Urkunden
über das Bingener Markt- und das Frankfurter Gärtnerschiff.

1.

Johann, Wildgraf zu Thune etc., beklagt sich beim Rat der Stadt Frankfurt darüber, dafs der Frankfurter Bürger Kremer, der das Ulloch-Gärtnerschiff fahre, seinem Bingener Marktschiff Eintrag thue. 1453, Sept. 23.

Aus Frankf. St. A. R. S. 4816, Bl. 1. *or. lit. cl. c. sig. in verso impr.*

Johan wildegrave zu Thune und zu Kerburg, ringrave zum Steine.

1453, Sept. 23. Unsern fruntlichen grus zuvor. ersamen, wisen, sondere lieben frunde. wir habent uch vormals tun schriben, wie uns von eime uwerm burgere, genant Heyle, der dann das ullochschiffe die zit furte, in unser marktschiffe, das wir zwussent Mentze und Bingen hant, getragen werde, anders dann herkommen und billichen si, und an uch begert, denselben zu underwisen, davon zu stene. daruf uns noch dheine antwort von uch worden ist. nu kompt uns fur, wie das uns aber von eime uwerm burgere und hindersaiße, genant Kremer, auch in das vorg*enant* unser marktschiff getragen werde. daß alles uns nit wenig befremdet. dorumbe so begeren und bitten wir uch mit ernste, noch hutebitage mit den vorg*enanten* und andern den uwern zu bestellen und daran zusinde, das uns von ine in unser marktschiff obg*enant* nit getragen werde, sonder uns dobi bliben laissen, inmaissen das von alter herkommen und, ir woil verstant, billichen ist. dann wee des nit geschee, moisten wir uch dann furter darumb ersuchen, dronge uns noit zu, und wenten des lieber von abe und bitten des noch uwere fruntliche unverzogen antwort, uns wissen donach zu riechten.

Geben uf sontag nach sanct Matheustag anno domini etc. liij°. *1453, Sept. 23.*

[In verso] Den ersamen, wisen burgermeister und rate zu Francfurt, unsern sondern guten frunden.

2.

Antwort des Frankfurter Rats auf die Beschwerde des Wildgrafen Johann, betr. das Frankfurter Gärtnerschiff. 1453, Sept. 30.

Aus Frankf. St. A. R. S. 4816, Bl. 2. *conc.*

Unsern willigen dinst zuvor. edeler, lieber jungher. als ir uns geschr*iben* hat, berurende, wie ir uns vormals auch geschr*iben* habt, von ein unsers burgers wegen, genant Heile, daz er daz ullachschiff furte und uch in uwer margschiff truge, daruf uch kein antwort worden sin sulle, und wie nu aber ein unser burger, genant Kremer, uch desglich in solich uwer margschiff trage, begerende, mit im zu reden, solichs abezustellen etc., als uwer brief inhelt, han wir verstanden. uns ist wol indenke, daz uwer edelkeit uns vormals davon hat tun schriben, wir vernemen auch von unsern schribern, daz dozumale ein antwort darof gemacht si worden. ist die an uwere edelkeit nit gelanget, daz ist nit mit unserm wissen und uns nit liep, und bitten uch dinstlich, das nit in unwillen zu versteen und ofzunemen. daz wollen wir mit willen gerne verd*ienen*. und lassen uwere edelkeit wissen, daz Heile der schiffman obg*enant* sider von todes wegen abgegangen und verfaren ist, und wir han iczunt Kremer, den schiffman, uwern br*ief* auch lassen horen und mit im von den sachen tun reden. der hat darzu geantwort, daz er in uwer margschicke [!] nit trage oder im hindernis tuwe. dan er habe gedinget, den gertenern ir ullach und zwibeln gein Bynge zu furen, als andere vor im von alter auch getan haben. do habe sich zu etlichen malen gefuget, daz etliche hocken von Binge solicker zwiebeln zu Mencze in sime schiffe umb unsere burgere, die gertener, gekeuft oder beslagen haben und mit im gerett, in die forter gen Binge midezufuren, so er doch dar faren musse. dan iß in schedelich were, sulden sie die ußladen und verwerfen. also habe er sie forter gefurt. were aber ir einche, die sie ußluden oder ußladen wulden, daz wulde er in gerne gonnen und gestaden und wulde sie ungerne daran hindern. er saget auch, daz er von demjhene, der daz marschiff fure, zu Binge darumb bekommert und gehelliget si worden und si doselbs mit orteil und recht darumb gein im und von im ledig gewiset. und wulde sost mit einchen ungeburlichen sachen uwerm margschiff ungerne in sin recht dragen, soliches und wes ungeburlich were und billich nit sin sulde, daz wir auch, *1453, Sept. 30.*

1453, Sept. 30. so ferre an uns were, nit gerne gestaden wulden. edeler lieber jungher, daz tun wir uwerer edelk*eit* im besten also zu wissen. dann womide wer uwerer edelk*eit* dinst und guten willen getun und bewisen mochten, teden wir mit willen gerne.

Datum die dominica post Michaelis anno xiiij^{c}liij.

[In verso] Jungher Johan, wilderingreve zum Steyne, daz Cremer schiffman im in sin margschiff zuschen Mencze und Binge trage.

Junghern Johan, wildegreven zu Dune und zu Kerburg, ringraven zum Steyne.

3.

Wildgraf Johann zu Thune etc. hält in einem zweiten Schreiben an den Frankfurter Rat seine Beschwerde über den Frankfurter Schiffer Kremer aufrecht. 1453, Oct. 7.

Aus Frankfurt St. A. R. S. 4816, Bl. 3. *or. lit. cl. c. sig. in verso impr.*

Johann, wildgrave zu Dune, zu Kirborg etc. und underlantfaut zu Elsas.

1453, Oct. 7. Unsern fruntlichen gruß. ersamen, wisen, lieben besondern. wir hain gesehen, wie ir uns of unser schrift, wir an uch gethain, unser markschiff berorende, widdergeschrieben und geantwort haint under anderen worten, ir habent mit Kremeren, der daz ullachschiff nu furet, davon gerett. der habe uch geantwort, so wie er den gertenern ir gut gefort habe, und wie etlichen von Bingen desselben guts einsdeils gekauft haben ond haben ein bedurung darin gehabten, daz uß- und inzuladen; und iren schaden damidde zu verkommen, habe er ine daz gein Bingen gefort; und er si von den, die unser margschiff furent, zu Bingen gehelliget und ofgehalden worden und auch mit oirteil von ine enbrochen gewiset und er enhabe uns inne unser markschiff nicht getragen, uwer brief davon bit me worten inhelt, ist woil zu merken: dwile er bekent, daz er zu Mentz zu mart gehalden und gut gefurten, daz die von Bingen gekauft habent, daz er damidde in unser markschiff getragen hait, daz wir meinen, nit sin sulle, dann darumb heißet iß und ist ein markschiff, waz zu Mentz kauft und verkauft wirt, daz iß daz vor anderen schiffen tragen und furen sall, und ist auch von alter also herkommen. ob zu Bingen darumb getedingt si, haben wir nit befolen und meinen, iß unser gerechtikeit nit benemen sulle. darumb so furderen und begeren wir an uch, denselben uweren midburger zu underriechten, uns umb solichen indrag abetrag zu thun und furter zu vermieden, als wir meinen billig si und begeren herof uwer furderlich verschrieben antwort, uns wissen darnach zu riechten. Geben under des woilgeporen Gerharts, wildgraven zu Dunen, zu Kirborg und ringrave zum Steyn,

unsers lieben bruders, ingesiegel brestenhalp des unseren zu disser zit of sontag nach sant Remeysdag anno domini m°cccc° funfzig tertio. *1453, Oct. 7.*

Den ersamen, wisen burgermeistern und rate zu Franckfurt, unsern sondern guten frunden.

4.

Der Frankfurter Rat teilt Junker Johann, Wildgrafen zu Thune etc., mit, dass der Schiffer Kremer erklärt habe, dem Bingener Marktschiff keinen Eintrag thun zu wollen. 1453, Oct. 18.

Aus Frankf. St. A. R. S. 4816, Bl. 4. *conc.*

Unsern willigen dinst zuvor. edeler, lieber jungher. als ir uns von Kremers, des schiffmans, und uwers margschiffs wegen widergeschr*iben* hat etc., han wir verstanden, und han denselben Kremer solichen uwern br*ief* auch lassen horen und aber ernstlich mit im von den sachen tun reden. also hat er aber darzu gutlich geantwort, daz er der sachen mit den hocken von Bingen nit vil zu tunde gehabt habe und in wol gegonnet hette, ire zwibeln ußzuladen und wulde sie ungerne daran verhindert han. und wulde mit fursacze und ungeborlichen sachen uwerm margschiff ungerne in sin recht dragen. do si auch sin zit mit den gertenern nu balde uß, und obe er forter daran bliben wurde, des er sich nit vermude, so meine er sich doch so fuglich darinne zu halten, daz er ie nit derjhene sin wulle, der uwer margschiff verdringe mit ungeburlichen dingen. edeler, lieber jungher, nach solicher oitmudiger erbietunge, so biden wir uwere edelk*eit* dinstlich mit ganzem flisse, daz ir uch gunstlich in sache wullet bewisen, in deßhalb sunder ferrern krod und forderung lassen. das wollen wir mit willen gerne verdienen. *1453, Oct. 18.*

Datum in die sancte Luce ewan*gelis*te anno xiiij°liij°.

Jungher Johan, wildegraven zu Dune, zu Kirborg etc. und underlantvoigt zu Elsaß.

Schifflöhne (bei Personentransport).

Jahr	*Zahl der Personen*	*Zahl der Reisetage*	*Hin und zurück?*	*Schifflohn*	*Bemerkungen*
			1. Strecke Frankfurt-Mainz.		
1376	*7*	—	(*hin*)[1]	*10* ß	„in eime nachen"
—	*1*	—	(*hin*)	*22* ß	„von eime schiffe"
1394	*2*	*2*	(*hin*)	*10* ß	„eim nachen"
—	*11*	*4*	(*hin*)	*28* ß	—
1395	*1*	—	(*hin*)	*12* ß	—
—	*13*	—	*hin und zur.*	*56* ß *6* h	—
1405	*5*	*2*	(*hin*)	*20* ß *6* h	„eim nachen und knechte"
1415	*6*	*15*	*hin und zur.*	*28* ß	—
1435	*18*	*3*	*hin und zur.*	*116* ß	„schiffknechten und perden"
			2. Strecke Frankfurt-Bingen.		
1425	*9*	*4*	*hin und zur.*	c. 95 ß	„den schiffknechten und pherden zu lon"

[1] *(hin) bedeutet, daſs nicht angegeben ist, ob die Rückfahrt mit demselben Fahrzeug geschah. — Die vorstehenden Angaben sind den Frankfurter Rechenbüchern entnommen. Normen für die Bestimmung der Höhe des Schifflohns lassen sich aus ihnen ebensowenig herauslesen, wie aus andern Zusammenstellungen von Schiffstransportpreisen, die sich gleichfalls aus den Frankfurter Rechenbüchern, für die Strecken Frankfurt-Höchst,- Rüdesheim,- Wesel,- Koblenz; Mainz-Oppenheim,- Heidelberg,- Eltvil,- Bingen,- Koblenz etc. machen lieſsen. Es ist klar, daſs die verschiedensten Faktoren für die Festsetzung des Lohns in Betracht kamen: die Zahl der Personen, die Dauer der Fahrt, die Jahreszeit etc., besonders aber die Qualität des Fahrzeugs und des Motors. Vor allem die Verwendung von Pferdekräften verteuerte, wie bereits früher bemerkt wurde, den Transport auſserordentlich.*

Mainz-Frankfurter Marktschiffer (aus verschiedenen Quellen).

K = Knecht, F = Frankfurter Bürger, M = Mainzer Bürger.

1. Henne von Ruckingen (*F*) *1413—1417.*
2. Else Wißharen (*F*) *1430.*
3. Conrad von Ruckingen (*F*) *1435.*
4. Hirman Hanczel von Ruckingen (*F*) *1438.*
5. Henchin von Hanau (*F*) *1440.*
6. Heinrich, *1444* (*?*).
7. Peter von Ruckingen (*FK*) *1448.*
8. Wigand (*F; — K ?*) *1452.*
9. Wencz (*1452*).
10. Heinrich von Hanau, *1464—1486.*
11. Henne von Hanau, *1468* (*= 5 ?*).
12. Andres (*K*).
13. Heinrich zum Krug (*M*) *1486/7.*
14. Hammans Henne, *1496.*
15. Wilhelm Crafft (*F ?*) *1496.*
16. Hammans Hennen Söhne *1498.*

Pierer'sche Hofbuchdruckerei. Stephan Geibel & Co. in Altenburg.